

# STRASSEN UND WEGE IM RHONETAL ZWISCHEN BRIG UND SIDERS

*von Roland Flückiger-Seiler*

## Vorbemerkung

Der vorliegende Aufsatz ist das Resultat erster Forschungen im Rahmen der Tätigkeit des Autors als Fachleiter am Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS).

Das IVS ist ein Bundesinventar, das in Anwendung des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) entsteht. Es umfasst eine Bestandsaufnahme schützenswerter historischer Verkehrswege und vermittelt dadurch einen Einblick in die Verkehrsgeschichte der Schweiz.

Der geschichtliche Teil dieses Aufsatzes fasst den Stand der heute publizierten Forschung zusammen, ergänzt durch die Auswertung der Landratsabschiede und der im Staatsarchiv vorhandenen Regesten der Gemeindearchive. Die Geländeaufnahmen erfolgten 1992 und 1993.

Die Beschreibung ist (wie das System der Bibliographie) auf der Systematik des IVS aufgebaut, nach der die Wege in Strecken und deren Linienführungen sowie Abschriften in den Fachgebieten Geschichte und Gelände (Aufnahmen) beschrieben werden. Durch diese Beschreibungsweise können im Text einzelne Wiederholungen auftreten; Strecken, Linienführungen und Abschnitte werden dadurch aber als Einheit beschrieben und bewertet.

Für seine wertvollen Hinweise und Ergänzungen dankt der Autor Philipp Kalbermatter ganz besonders. Dank verdienen aber auch Dr. Gabriel Imboden für die kritische Durchsicht des Manuskriptes sowie Prof. Klaus Aerni, Leiter des IVS, für seine Einwilligung zur Veröffentlichung dieser Arbeit aus der «Werkstatt» des IVS.

Bern/Mühlebach, im August 1994.

Roland Flückiger

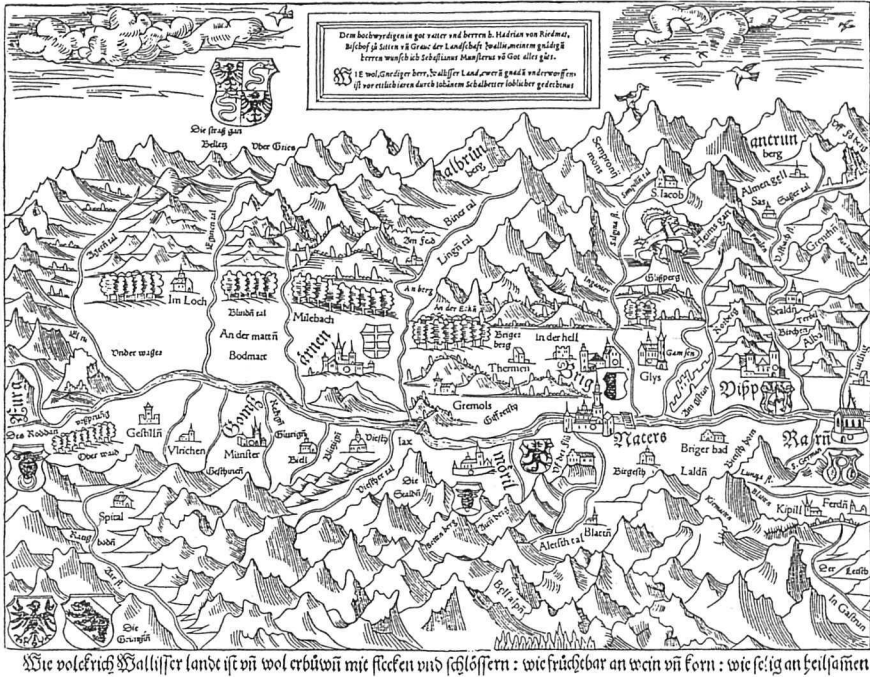


Abb. 1a/b: Sebastian Münster: Älteste Walliserkarte in zwei Teilen, 1545 publiziert, mit Aufnahmen von Johannes Schalbeter

## 1. Die Rhonetalroute in der Übersicht

### 1.1 Geschichtlicher Überblick

Das Rhonetal als längstes Tal der Schweiz ist nach dem neusten Stand der archäologischen Forschung bereits um 5000 v. Chr. (im Neolithikum), also fast ein Jahrtausend vor dem schweizerischen Mittelland, kolonisiert worden durch Bevölkerungsgruppen aus Norditalien, die über die Alpenpässe eingewandert sind. Seither ist im Walliser Haupttal eine lückenlose Besiedlungskontinuität nachweisbar, allerdings mit deutlichen Höhepunkten (so zum Beispiel in der sogenannten Rhonekultur, 2300 – 1600 v. Chr., oder in der Frühlatènezeit, 500 – 200 v. Chr.), aber auch mit Besiedlungsrückgängen (beispielsweise in der mittleren Bronzezeit, 1600 – 1250 v. Chr.). Im Oberwallis sind die Funde aus römischer Zeit nicht mehr so zahlreich wie im Unterwallis und bis in neuere Zeit fehlten Nachweise römischer Bauten oberhalb Sitten (DAS WALLIS 1986). Die neusten Grabungen im Bereich der zukünftigen Autobahn in Gamsen bei Brig lassen nun auch eine Besiedlung des Oberwallis zu römischer Zeit als wahrscheinlich erscheinen, wodurch die Frage der Verkehrswege zu jener Zeit wieder



büchern: wie wunderbarlich an seltsamen thieren: wie reich an metallen / ist alles beschriben im buch der Teütschen Cosmographie.

Abb. 1b

Auftrieb erhalten wird (VALLESIA 1991: 210ff.). Die zahlreichen sogenannten «Römerwege» entbehren aber in der Regel immer noch jeglicher wissenschaftlicher Grundlage (wie auch andernorts in der Schweiz) und basieren auf einer im späten 19. Jahrhundert durch das Interesse an den Altertümern entstandenen Vorliebe für alte Bauten und Anlagen (HERZIG 1990).

Aus dem frühen Mittelalter fehlen Hinweise zu Strassen und Verkehr im Rhonetal. Erst gegen Ende des 12. Jahrhunderts deuten die Urkunden erstmals auf einen regen Verkehr über den Simplon und durch das Rhonetal. Büttner ordnet mehrere Urkunden auf der Süd- und Nordseite des Simplons, die eine erhöhte Bedeutung dieses Übergangs nahelegen. Im Zentrum steht dabei die Machtpolitik der Staufer, die darauf zielt, die südlichen Zugänge zu den Walliserpässen mit Hilfe einiger ihnen treu ergebener adeliger Familien unter ihre Kontrolle zu bringen. Rechte dieser Familien (der Castello, Ornavasso oder Biandrate) finden sich in der Folge sowohl auf der Süd- wie auf der Nordseite (Goms, Saastal, oberes Rhonetal) der Walliser Alpen. Die 1189 erfolgte unmittelbare Unterstellung des Bistums Sitten unter das Reich kann als entscheidender Schritt zur Konso-

lidierung staufischer Machtpolitik im Oberwallis und somit als Massnahme zur Sicherung der Rhonetalroute und des Transitverkehrs über den Simplon angesehen werden (BÜTTNER 1953: 581f.; IMESCH, PERRIG 1943: 7).

Die älteste bekannte Aufzeichnung des Sittener Stadtrechtes 1217 durch Bischof Landrich (1206 – 1237) zeigt schliesslich, dass die Rhonetalroute in dieser Zeit zu den grossen Fernhandelsstrassen gehört. Unter den Waren finden ausdrücklich solche Erwähnung, die «de Lombardia per Sedunum» geführt werden. Dieses Stadtrecht wird als Aufzeichnung bestehender, älterer Rechte bezeichnet. Zudem garantiert der Bischof den Unterhalt der Reichsstrasse durch das Wallis und freies Geleit für die Kaufleute, erhält im Gegenzug aber die Zolleinnahmen an der Transitroute (GREMAUD Nr. 265; LUGON 1989: 88f.). Aufgrund dieser Fakten kann ein reger Verkehr durch das Rhonetal mindestens seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts, der Zeit des Aufkommens der grossen Messen in der Champagne, angenommen werden. In diese Zeit dürfte auch die Entstehung der vom Bischof zu unterhaltenden, in den Landratsabschieden des 16. Jahrhunderts «Reichs- und Landstrasse» genannten Strassenverbindung zu datieren sein, die zwischen Brig und Siders auf der Schattseite des Rhonetals an der Mehrzahl der alten Dörfer vorbei geführt wird. Nachgewiesen ist die linksufrige Landstrasse bei Niedergesteln 1393 sowie im Pfynwald 1417, als in einem Streit zwischen dem Wallis und Savoyen erklärt wurde, dass der normale Weg von Visp Richtung Sitten nicht über Leuk, sondern durch den Pfynwald führe (GREMAUD Nr. 2433, 2660 bis).

Die ersten, uns heute namentlich bekannten Reisenden durch das Rhonetal auf dem mittelalterlichen Weg sind 1254 der Erzbischof Odo von Rouen (er überquert dabei mitten im Winter den Simplonpass) und 1275 Papst Gregor X. auf seiner Rückreise vom Konzil in Lyon (ARNOLD 1947: 26; SCHULTE 1900/I: 213; GREMAUD Nr. 833).

## 1.2 Die Rhonetalroute in alten Karten

Die ältesten kartografischen Aussagen zum Rhonetal zwischen Brig und Siders stammen aus dem 16. Jahrhundert:

In der 1545 von Sebastian Münster publizierten ältesten Walliserkarte (Abb. 1a + 1b), der Aufnahmen des Wallisers Johannes Schalbetter zugrundeliegen, sind Brig, Visp, Raron (Rarn), Leuk (Leüg) und Siders (Sider) gross als Hauptorte bezeichnet. Brücken über den Rotten sind zwischen Brig und Naters, oberhalb von Gampel und unterhalb des Pfynwaldes bei Siders eingezeichnet. Die Brücke bei Gampel kann wegen der in diesem Bereich festzustellenden Ungenauigkeit in der topografischen Darstellung sowohl bei Gampel als auch bei Niedergesteln liegen (GATTLEN 1992).



Aussagekräftiger bezüglich des Strassenverlaufes werden erst die Karten im 18. Jahrhundert. Die erste Karte, die eine Strasse eingezeichnet hat, wird 1702 von Hubert Alexis Jaillot (Abb. 2) herausgegeben. Auf dieser bereits sehr detailreichen Karte ist der Weg im Rhonetal auf der ganzen Länge, das heisst von St. Maurice über Sitten, Siders und Leuk nach Naters auf der rechten Seite des Flusses (Rosne R.) eingezeichnet; die Strasse führt deshalb durch Leuk, aber am nördlichen Ufer an Visp vorbei. Brücken ans linke Ufer sind in Sitten, Leuk und Naters eingezeichnet (JAILLOT 1702). Diese rechtsseitige Strasse wird in keiner der folgenden Walliserkarten übernommen oder bestätigt.

Bei der um 1720 erschienenen Karte von Johann Jakob Scheuchzer (Abb. 3) ist der Verlauf der Rhonetalstrasse völlig anders: von Brig bis Leuk verläuft sie auf der linken Flussseite über Visp, Turtig und Turtmann (Torteman), in Leuk wechselt die Strasse auf das rechte Ufer und führt über Salgesch (Salges) nach Siders. Durch den Pfynwald ist keine Strasse eingezeichnet. Die Darstellungen von Scheuchzer sind in der Regel als genaue Erhebungen zu betrachten, hat er doch die meisten Gegenden der Schweiz selber erwandert und erforscht (SCHEUCHZER um 1720).

Auf der 1768 von Gabriel Walser (Abb. 4) herausgegebenen Karte ist die rechtsufrige Strasse oberhalb Siders vollständig verschwunden; die Strasse führt nun von Siders bis Leuk durch den Pfynwald, der auf Walsers Karte speziell bezeichnet ist. Oberhalb Leuk führt sie linksufrig nach Visp und Brig. Auf der rechten Rhoneseite ist keine Verbindung mehr eingetragen. Die Brücken sind nun schon zahlreicher geworden: sie stehen gemäss Walser oberhalb Siders, bei Susten, nach Niedergesteln, zwischen Turtig und Raron, bei Visp, bei Gamsen und in Brig (WALSER 1768). Walsers Karte ist in der Folge oftmals kopiert worden, ohne dass bis zur Vermessung im 19. Jahrhundert neue Erkenntnisse dazugekommen wären.

Das Kartenblatt 10 des ATLAS SUISSE (Abb. 5), 1797 von Weiss aufgenommen (No 10/ 1797), stellt die Landstrasse linksufrig von Brig über Visp (Vispach) und Turtmann bis Susten dar, dann wechselt die einzige eingetragene Rhonetalstrasse auf die rechte Talseite und führt über Salgesch nach Siders. Die Verbindung durch den Pfynwald ist wieder nicht mehr dargestellt.

Auf der Topographischen Karte der Schweiz, Blatt Brieg-Airolo und Blatt Vevey-Sion (TK Bl. XVIII/1854 und Bl. XVII/1844), basierend auf den 1841, 1842 und 1843 von den Ingenieuren Wolfsberger und Müller aufgenommenen Messtischblättern (MÜLLER 1842, MÜLLER 1843 und WOLFSBERGER, MÜLLER 1841) sowie in der Erstausgabe des Topographischen Atlas (TA 497 Brig 1888; TA 496 Visp 1892; TA 482 Sierre 1886) sind die aus den alten Karten gelesenen Veränderungen im Strassenverlauf gewissermassen als Bestätigung ablesbar: die rechtsufrige Verbindung ist

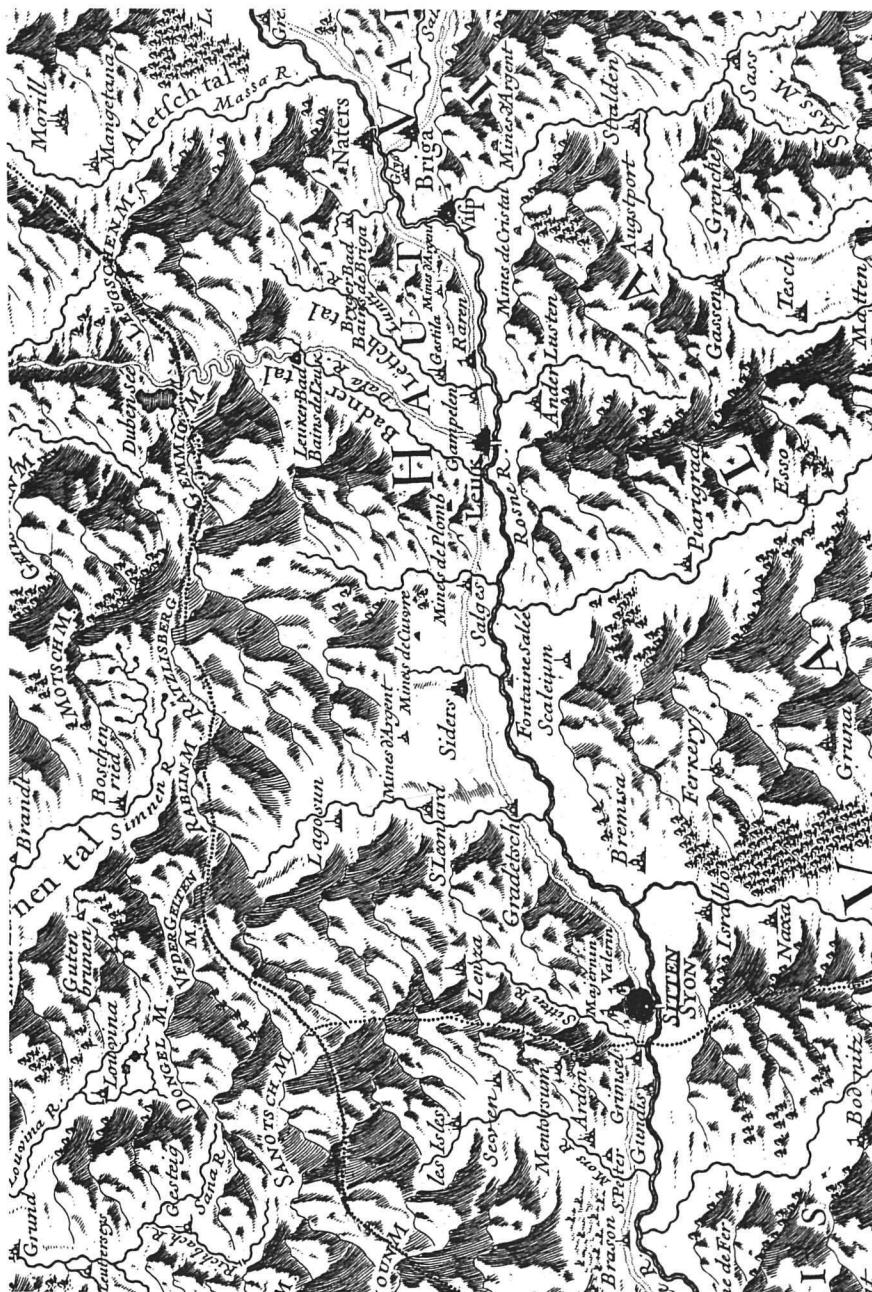


Abb. 2: Hubert Alexis Jaillot:  
Partie meridionale des Cantons de Berne et de Fribourg, de Valais ..., 1702

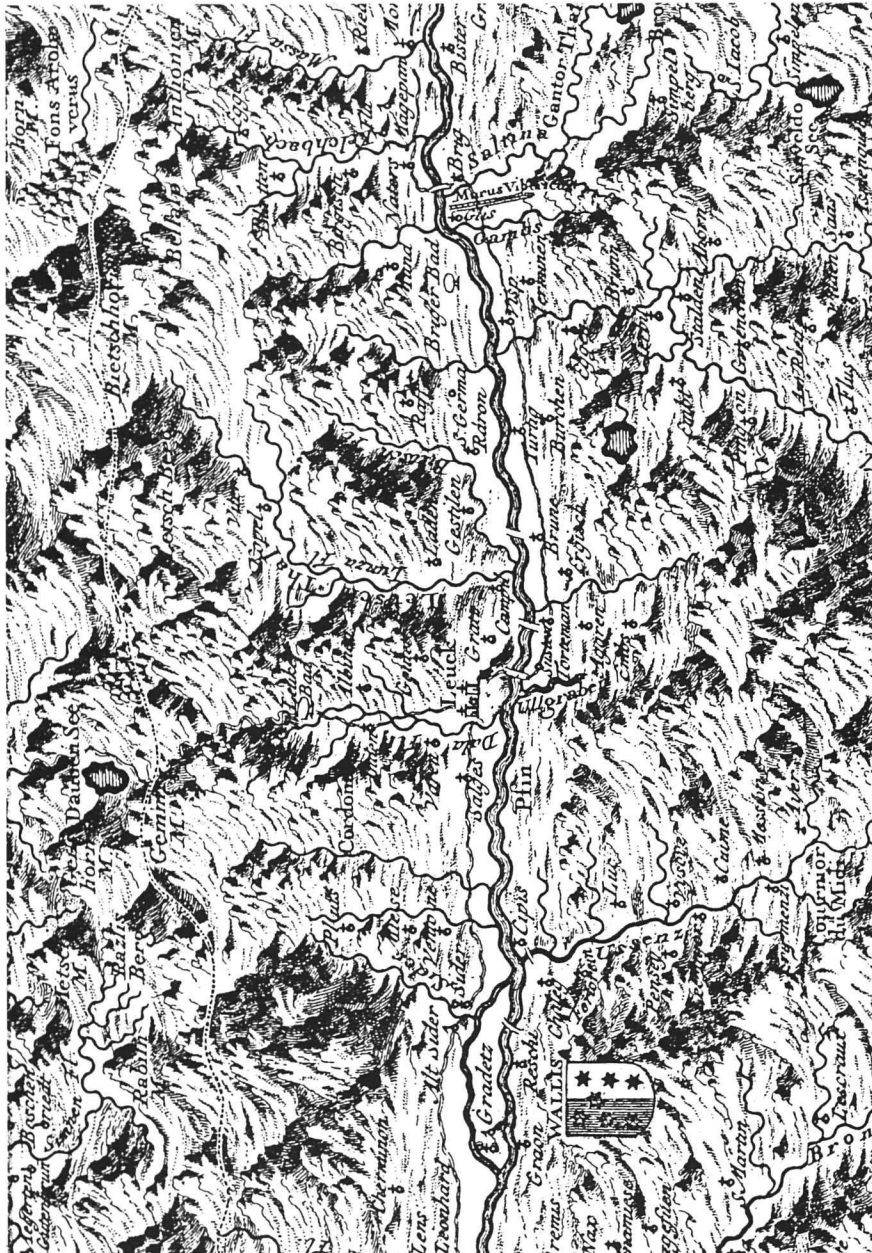


Abb. 3: Johann Jakob Scheuchzer:  
 Nouvelle Carte de la Suisse: divisées en ses treize cantons ses allies et ses sujets  
 oJ[um 1720]

in den Messtischblättern bis Niedergampel, im TA bis zur Brücke von Agarn als «Feld oder Saumweg», dann bis Leuk nur noch als «Fussweg» eingezeichnet. Die linksufrige Verbindung hingegen ist zur «Kunststrasse über 5 Meter Breite» geworden. Hier werden auch die Verbesserungen sichtbar, die durch Begradigung und Ausbau der Strasse (Pappelalleen) im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts ausgeführt wurden.

Zusammenfassend können zwischen Brig und Siders folgende Linienführungen postuliert werden, die im folgenden genauer untersucht werden sollen:

- Die wohl älteste Verbindung führte dem rechten Rottenufer entlang. Sie diente seit dem späten 12. Jahrhundert, nach der Erbauung der Reichs- und Landstrasse, nur noch der lokalen Erschliessung. Sie kann heute nicht mehr überall nachgewiesen werden. Zwischen Brig/Naters und Visp erschloss sie das Brigerbad und war Kirchweg für Eggerberg nach Naters. Unterhalb von Visp liegen alle alten Dörfer an dieser Wegverbindung auf der Sonnseite, wie Perlen an einer Perlenschnur. Von Visp bis nach Siders hat sie deshalb bis in die neueste Zeit eine wichtige Funktion in der Erschliessung dieser Dörfer beibehalten. Bis ins 17. Jahrhundert diente sie zudem zwischen Gampel und Leuk als Kirch- und Totenweg für das nach Leuk kirchengerössige Gampel.
- Die alte «Reichs- und Landstrasse» wurde in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts auf dem linken Rottenufer angelegt. Sie führte dabei von Brig über Gamsen und Eyholz nach Visp, dann erschloss sie das vorher kaum begangene linke Flussufer über Turtig. Damit umging sie die alten, sonnseitig gelegenen Siedlungen und erreichte erst in Turtmann wieder ein älteres Dorf. Auch unterhalb Turtmann durchquerte sie wiederum kaum besiedeltes Gebiet sowie den Pfynwald bis nach Siders.
- Im frühen 19. Jahrhundert schliesslich erfolgte ein massiver Ausbau dieser linksufrigen Strasse. Als Fortsetzung des ambitiösen Baus der Simplonstrasse 1800 – 1805 auf Befehl Napoleons entstand die noch vielerorts erhaltene, von Pappeln gesäumte Allee durch das Rhonetal. Die schönsten erhaltenen Teilstücke liegen heute ober- und vor allem unterhalb von Turtig sowie auf dem Abschnitt Gampel-Turtmann-Agarn.

## 2. Die alte rechtsufrige Verbindung

### 2.1 Geschichtlicher Überblick

#### Kartografische Nachweise

Eine Linienführung, die von Naters/Brig bis Siders vollständig am rechten Ufer des Rottens bleibt, findet sich nur in der Karte von Hubert Alexis Jaillot von 1702 (JAILLOT 1702; Abb. 2). In allen folgenden

Abb. 4: Gabriels Walseri: Vallesia superior ac inferior, 1768 (Ausschnitt)





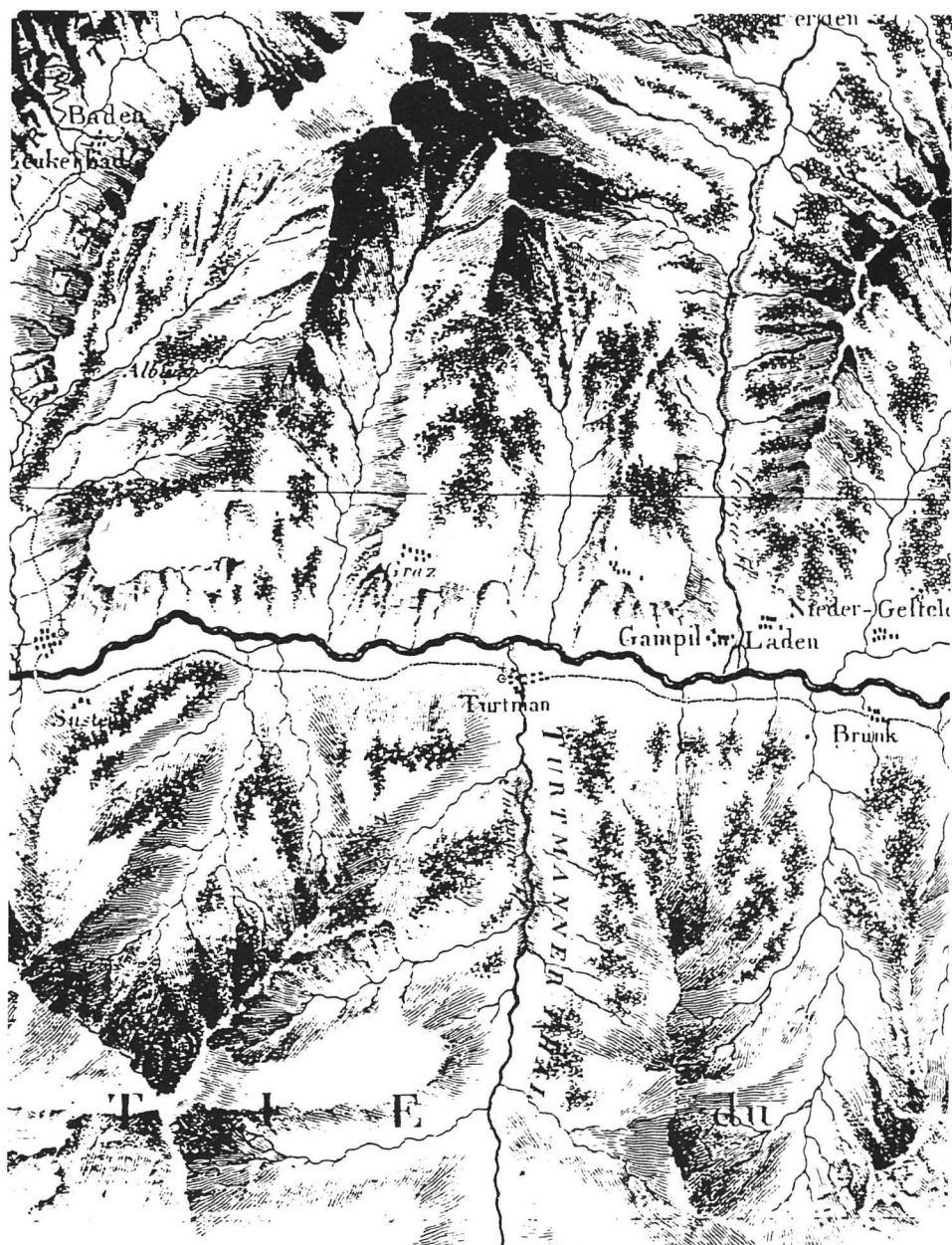
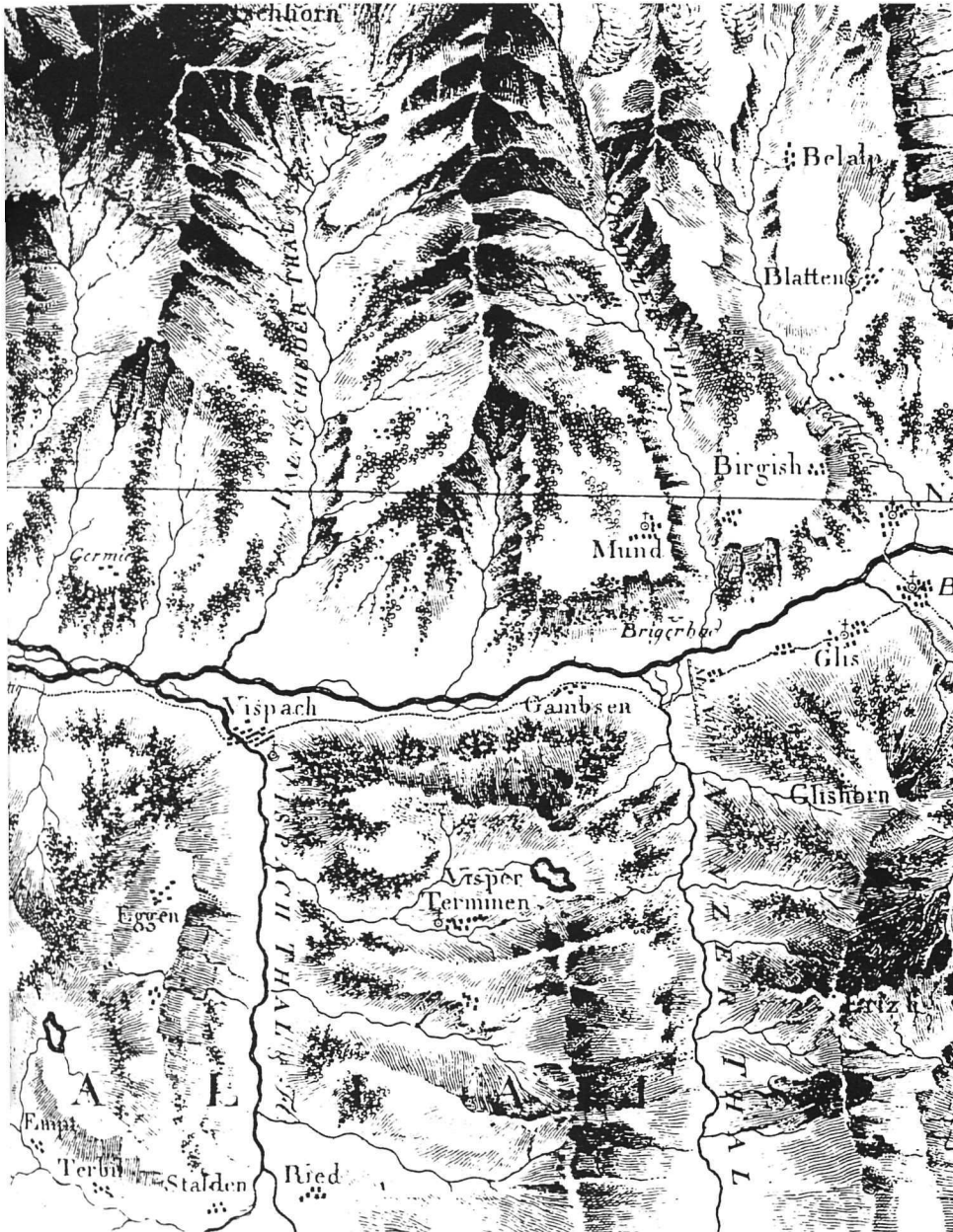


Abb. 5: *Atlas Suisse, No. 10,*  
*Partie du Canton de Berne du Vallais et Canton de Fribourg, 1797*  
*(Ausschnitt)*





Walliserkarten des 18. Jahrhunderts, die im Rhonetal eine grosse Strasse darstellen, ist diese rechtsufrige Verbindung durch die linksufrige Landstrasse abgelöst worden (Abb. 3 und 4). Erst die Messtischblätter zur Topographischen Karte der Schweiz aus den Jahren 1841 bis 1843 stellen wieder eine Verbindung am Hangfuss rechts des Rottens dar, eine Darstellung, die in dieser Art auch in den Topographischen Karten der Schweiz von 1844 und 1854 erscheint. Allerdings ist diese in der Mitte des 19. Jahrhunderts von sehr untergeordneter Bedeutung, streckenweise (beispielsweise zwischen Baltschieder und Gummen, Niedergesteln und Steg oder Getwing und Leuk) ist nur noch ein Fussweg erhalten (WOLFSBERGER, MÜLLER 1841; MÜLLER 1842; MÜLLER 1843; TK Bl. XVII/1844; TK Bl. XVIII/1854).

Bezüglich der Strecke von Naters nach Brigerbad stellt die Karte von Jaillot aus dem Jahre 1702 ein Rätsel dar, zeigt doch schon die Ansicht Merians von Brig, die 50 Jahre früher erschienen ist, dort keinen Weg mehr (Abb. 6) und 1538 bereits wird diese Verbindung als verfallen und unbenutzbar geschildert (JOSSEN 1972: 40ff.).

Unterhalb von Leuk ergibt die Analyse der Linienführung auf den Kartenblättern eine unklare Situation. Scheuchzer (um 1720; Abb. 3) zeichnet zwischen Leuk und Siders nur die Strasse über Varen und Salgesch. Walser (1768; Abb. 4) dagegen führt die Strasse erstmals durch den Pfynwald und nicht mehr rechtsufrig.

Das Messtischblatt zur Topographischen Karte aus dem Jahre 1841 zeigt beide Strassenverbindungen, die rechtsufrige bis Varen als «Fuss oder Saumweg», dann, wie diejenige durch den Pfynwald, als «Fahrstrasse ohne Kunstanlage» bis Siders (WOLFSBERGER, MÜLLER 1841). Diese beiden Verbindungen treten so auch in der Topographischen Karte von 1844 und im Topographischen Atlas von 1886 auf (TK Bl. XVII/1844; TA 482 Sierre 1886).

### Urkundenbelege

Die rechtsufrige Verbindung erscheint in den Beratungen des Landrates kaum, denn die von den Vertretern aus den Zenden umsorgte «Reichs- und Landstrasse» führte linksufrig durch das Rhonetal. Die sonnseitige Verbindung bestand allerdings, wie verschiedene Urkunden dies belegen; sie diente aber vorwiegend dem lokalen Verkehr und zur Erschliessung des Brigerbades sowie der sonnseitig liegenden Ortschaften. Stellenweise war sie auch Kirchweg, so für Eggerberg nach Naters, Brigerbad nach Glis, oder Gampel nach Leuk, zeitweise auch zwischen Steg und Niedergesteln (INDERMITTE 1980: 56). Für ihren Unterhalt waren die betroffenen Gemeinden selber zuständig.

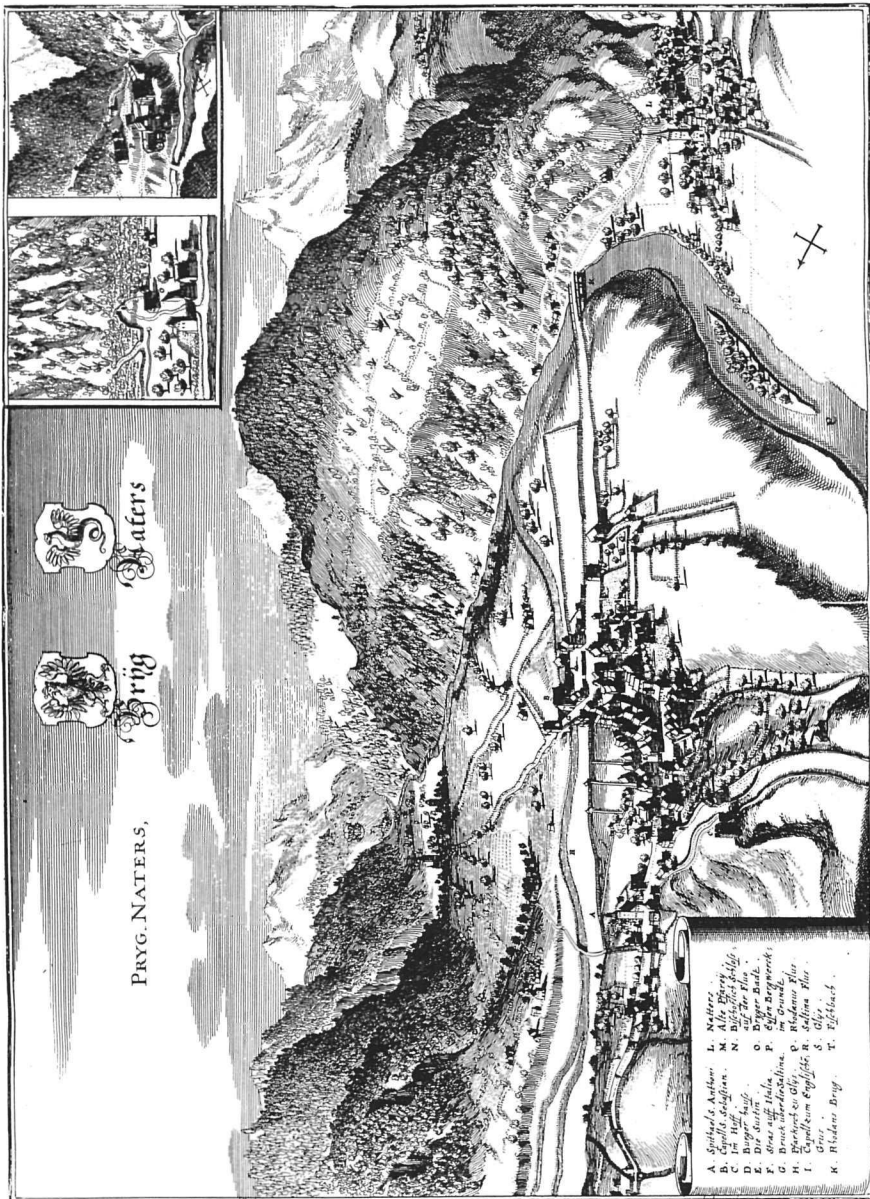


Abb. 6: Brig und Gamsen (im Hintergrund) bei Matthäus Merian (1654),  
im Hintergrund die Brücke über den Rotten bei Gamsen



*Abb. 7: Leuk in der Darstellung von Matthäus Merian (1654) mit der turmbewehrten Brücke über die Dala (links aussen)*

Der direkte Weg von Naters nach Brigerbad wird in einem sich durch das ganze 15. und ins 16. Jahrhundert erstreckenden Streit um die Unterhaltspflicht der Brücke bei Gamsen erwähnt. In einer Gerichtsverhandlung vor dem Bischof wird 1538 festgestellt, dass ehemals ein direkter Weg von Brigerbad durch die «Tryesten» nach Naters bestanden habe, der nun aber so verfallen sei, dass die Leute von Eggen (oberhalb Eggerberg) die Gamserbrücke benützen müssten, um in ihre Kirche nach Naters oder zu Gericht und auf den Markt in Brig zu gelangen (JOSSEN 1972: 40ff.; GA Brigerbad E 4).

Das seit 1297 urkundlich nachgewiesene, aber schon früher bekannte Brigerbad wurde nach 1521 unter Peter Owlig umfassend erneuert und erlebte daraufhin im 16. Jahrhundert seinen ersten Höhepunkt (JOSSEN 1972: 12f.). Auf der ältesten Walliserkarte von 1545 ist das «Briger Bad» deutlich eingetragen. Stumpf besuchte das Bad 1544 auf seiner Walliserreise und beschrieb es ausführlich: «...es [ist] gar ein lustig Bad». Er benützte dabei den Weg von Brig über Gamsen nach dem Brigerbad und weiter nach Visp.

Die alte Verbindung Brigerbad-Lalden der sogenannten Badhalte entlang wird 1538 ebenfalls erwähnt und 1544 von Johannes Stumpf auf seiner Walliserreise benützt (STUMPF 1547: 345). Sie hat sich in der alten Linienführung bis zur Rottenkorrektur in den 1870er Jahren erhalten, ist aber bereits 1838 im ersten Verzeichnis der Gemeindestrassen, nach Erstellen der Brücke in der oberen Riti, nicht mehr als Gemeindestrasse klassiert (JOSSEN 1972: 192).

Der Weg zwischen Baltschieder und Raron findet seit dem 15. Jahrhundert häufige Erwähnung: 1438 hält ein Schiedspruch fest, dass jenseits des Rottens von der Brückstatt (= Baltschiederbrücke) hinunter bis zum Baltschiederbach am Rhoneufer eine Wagenstrasse führen darf (BA Visp E 8). Im Dezemberlandrat 1580 bringen die Boten von Raron vor, dass die Strasse durch den «Hochberg» (schattseitig unterhalb Visp) im Winter so gefährlich sei, dass die Fuhrleute unterhalb Visp über die Brücke nach Baltschieder oder anderswo über den Rotten gehen und auf der Sonnenseite abwärts fahren. Bei Raron überquerten sie erneut den Rotten über die Brücke (LA 6: 178). 1584 verhandeln die Gemeinden Steg und Gesteln bezüglich Brücken und Strassen in ihrem Gemeindegebiet (GA Steg D 1). 1690 protestieren die Gesandten aus Raron vor dem Dezemberlandrat, dass man ihre Strassen durch den grossen Verkehr zerstöre. Der Landrat erkennt aber, dass diese rechtsufrige Strasse durch Raron «nitt die rechte Landstrass seij» (StaV, ABS 204/21: 37). Der Nachweis einer fahrbaren Verbindung zwischen Baltschieder und Raron ergibt sich auch aus einem Rechtsstreit von 1749, bei dem der Landrat die Leute von Baltschieder anweist, den Rotten mit Wehren gegen das «Geglätt» (Giblätt) zu lenken und damit die auf der gegenüberliegenden Seite verlaufende Landstrasse vor Über-

schwemmungen zu verschonen. Die Leute von Baltschieder hatten den Fluss zu ihren Gunsten nach Süden von «ihrer» Strasse weg gegen die Landstrasse gelenkt (StaV, ABS 205/5: 222).

1304 und 1307 wird die Strasse zwischen Raron und Niedergesteln erstmals genannt: «iuxta aquam dv Biescha sub strata publica qua itur versus Castellionem» (GREMAUD Nr. 1219, 1249).

Der Abschnitt zwischen Niedergesteln und Steg tritt 1427 in einer Verkaufsurkunde auf (GREMAUD Nr. 2774). 1503 wird er durch einen Beschluss des Zendenrates als Kirchweg neu angelegt (INDERMITTE 1980: 56). 1563 wird diese Verbindung als Strasse dem Berg entlang urkundlich erwähnt (Talarchiv Lötschen E 1).

1547 beschreibt Johannes Stumpf die rechtsufrige Verbindung zwischen Gampel und Leuk explizit: «Von Aufgang [= Osten] herab [nach Leuk] hat es ein schmale strassen von Raron» (STUMPF 1547: 348). 1626 erhält Gampel die Erlaubnis, seine Toten wegen der Pestgefahr in einem eigenen Friedhof in Gampel beerdigen zu dürfen, bisher erfolgte dies im Friedhof von Leuk (PfA Gampel 16). 1663 wurde Gampel eine eigene Pfarrei. Der Weg nach Leuk diente also Gampel bis ins 17. Jahrhundert als Kirch- und Totenweg.

Die sonnseitige Verbindung zwischen Leuk/Susten und Siders dient seit spätmittelalterlicher Zeit der Erschliessung von Varen und Salgesch. Bereits 1417 wird aber als üblicher Weg zwischen Visp und Siders die Strasse durch den Pfywald angegeben (GREMAUD Nr. 2660 bis). Trotzdem ist die weitere Benützung der rechtsufrigen Strasse über Salgesch und Varen auch in nachmittelalterlicher Zeit nachgewiesen. Bedeutungsvoll ist für diese Verbindung über Salgesch und Varen insbesondere die Existenz der Brücke über die Dala, die 1416 erstmals urkundlich erwähnt wird (TRUFFER 1971: 280; Foto 15/16).

Wichtig ist in diesem Zusammenhang sodann die Feststellung, dass die Johanniter noch bis ins 17. Jahrhundert in Salgesch ein Spital für Pilger unterhalten. Um 1653 kauft der Grosse Stockalper von den Johannitern sämtlichen Besitz im Wallis mit «bäpstlicher bull und dispensation» (GREMAUD Nr. 406; JOSSEN 1981: 16; SCHMID 1982: 21ff.; HRSt IV, Sp. 78). 1272 schliesslich wird in Varen eine Sust genannt (GREMAUD Nr. 797), die allerdings auch dem Verkehr über die Gemmi gedient haben könnte.

### Die Brückenübergänge

Die Brücke bei Gamsen tritt kurz vor 1400 erstmals urkundlich in Erscheinung (JOSSEN 1972: 12, 34f.). Sie befindet sich im Gamersand bei der heutigen Kehrriechverbrennung, wo sie am gleichen Standort bis in

die 1840er Jahre immer wieder ersetzt wird und noch im Messtischplan von 1843 erscheint.

1395 verbieten die Leute von Gamsen die Benützung der von ihnen kurz zuvor unterhalb der Landmauer auf eigene Kosten neu erstellten Brücke durch alle Leute zwischen dem Mundbach und dem Baltschiederbach (GA Brigerbad E 1). Gemäss einem weiteren Urteil von 1400 muss der Übergang schon längere Zeit bestanden haben und um 1350 letztmals repariert worden sein (GA Brigerbad E 3). 1544 wird er von Johannes Stumpf auf seiner Walliserreise benützt (STUMPF 1547: 345). 1560 soll durch Meister Peter Studer eine Brücke (neu) errichtet worden sein (RIGGENBACH 1934: 12). Nach dem grossen Unwetter von 1640 muss sie, wie fast alle Übergänge im Wallis, neu gebaut werden. Diese Brücke stellt Matthäus Merian 1654 dar (Abb. 6). An diesem Bau will sich die Gemeinde Gamsen nun nicht mehr finanziell beteiligen, da er von ihr offenbar nicht mehr benötigt wird (GA Brigerbad E 10b). 1741 wird nochmals eine neue Holzbrücke erstellt, die auf der Karte von 1843 erscheint (MÜLLER 1843). Nach einer Überschwemmung um 1840 wird die neue Brücke in der oberen Riti erstellt und dabei also der Jahrhunderte alte Standort aufgegeben. Im Anschluss an die Rottenkorrektur in den 1870er Jahren (im TA 1888/1892 enthalten) wird der Brückenstandort erneut verschoben: bei der Kirche von Eyholz wird eine Metallbrücke errichtet, deren Zufahrten zu den Brückenköpfen noch heute erhalten sind, die Brücke allerdings ist wieder verschwunden (JOSSEN 1972: 58f.).

Die Brücke bei Lalden, über die der Weg vom Brigerbad nach Visp den Rotten querte, wird 1316 erstmals erwähnt (BA Visp E 3). Die ungedeckte Holzbrücke erscheint darauf regelmässig in den Urkunden. Der letzte hölzerne Übergang wurde 1924 durch eine Metallkonstruktion ersetzt, diese 1976 wiederum durch den heutigen grossen Betonviadukt, der neben dem Fluss auch die Eisenbahnlinien überspannt (JOSSEN 1979: 99ff.).

Eine Brücke von Baltschieder erscheint 1438 in einem Schiedspruch (BA Visp E 8). 1507 wird bei der Baltschiederbrücke in der Nähe des Ortes «in der Chumben» eine Vereinbarung über den Unterhalt der Baltschiederstrasse abgeschlossen. Es handelt sich hier also um die Brücke beim Weiler Chumme (JOSSEN 1984: 95). 1543 werden die Eyen genannt, die zwischen Baltschiederweg, Rhone und Vispa liegen (BA Visp BB 3b). In der Karte von Walser (1768) wird eine Brücke oberhalb der Einmündung der Vispa in den Rotten dargestellt. Alle diese Hinweise beziehen sich also auf die obere der beiden Baltschiederbrücken. In den topografischen Karten des 19. Jahrhunderts erscheinen erstmals kartografisch zwei Brücken zwischen Visp und Baltschieder (MÜLLER 1842; TK Bl. XVIII/1854, TA 496 Visp 1892). Die Erstellung des westlichen der beiden Übergänge lässt sich vorläufig noch nicht bestimmen; er wird wohl 1825 im Rahmen der ersten



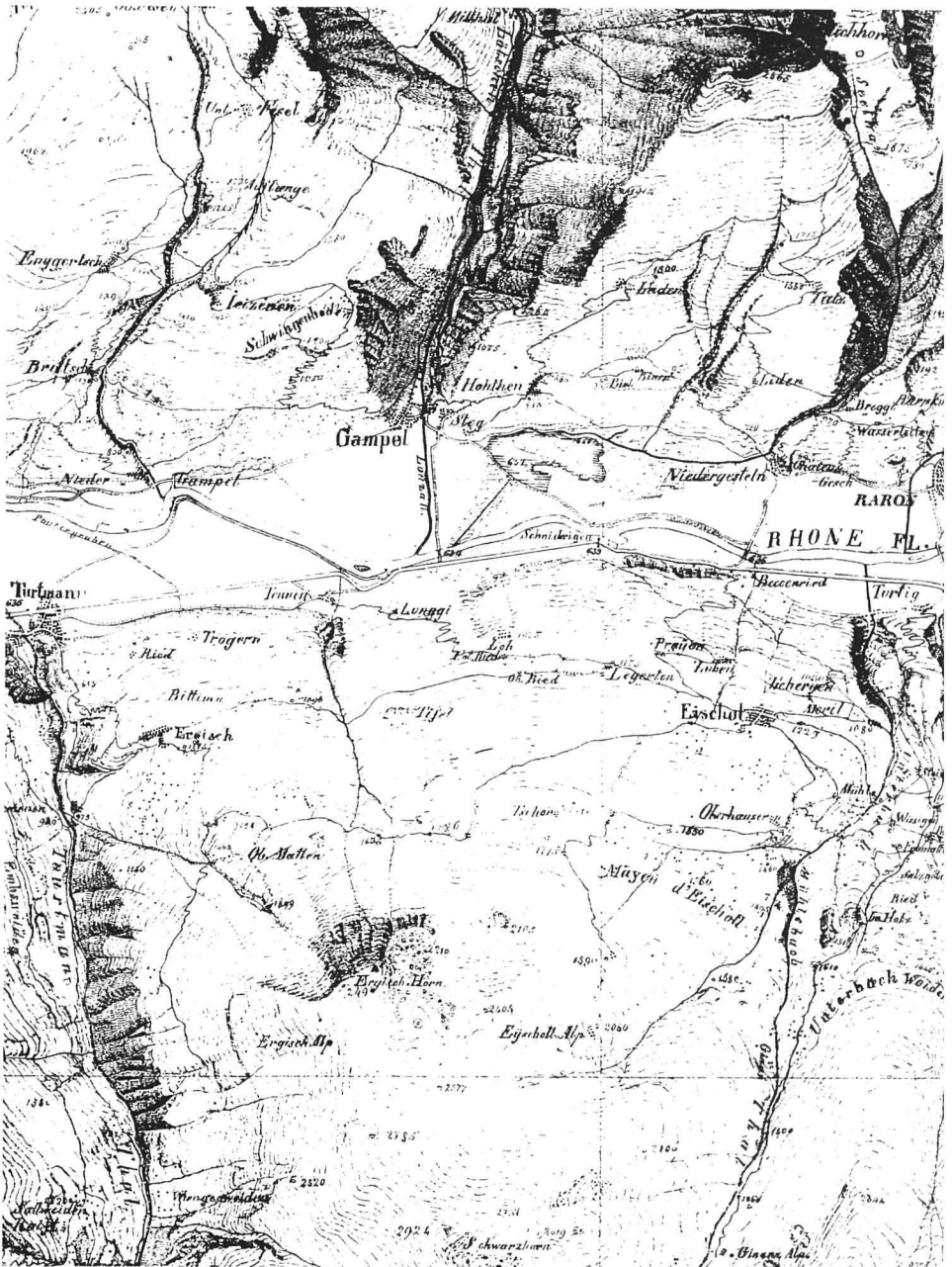


Abb. 8: Müller J.H.: Ausschnitt aus der Messtischkarte  
zur Topographischen Karte der Schweiz, Blatt XVIII, Unterabtheilung 9, Aufnahmen 1842





Arbeiten zur Korrektur des Rottens in den 1820er Jahren neu erstellt (JOSSEN 1984: 102). Die Metallbrücke des östlichen Überganges stammt aus der Zeit nach den Rottenkorrekturen um 1880 (KALBERMATTEN 1991: 151), sie wird allerdings heute nur noch für den Fussgängerverkehr benützt (Foto 2). Die westliche Brücke wurde in neuerer Zeit durch eine Metallgitterbrücke mit Betonfahrbahn ersetzt (Foto 3).

Die Rottenbrücken zwischen Turtig und Raron sowie zwischen «Beggenried» und Niedergesteln werden im folgenden Kapitel 3.3 beschrieben, die Brücke von Susten/Leuk im Kapitel 3.4.

Als einzige Brücke auf der rechtsufrigen Strasse, die nicht über den Rotten führt, ist die Dalabrücke unterhalb von Leuk zu erwähnen. Im Krieg zwischen Savoyen und dem Oberwallis 1387 soll durch die Savoyer eine Holzbrücke über die Dala errichtet worden sein; 1416 wird die Zerstörung des «pontem Dale de Leuca» in diesen Wirren in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts bestätigt (TRUFFER 1971: 280; GREMAUD Nr. 2634). 1547 beschreibt Johannes Stumpf die Brücke, die er auf seiner Walliserreise drei Jahre zuvor angetroffen hat, wie folgt: «...darüber gadt auch ein prucke durch ein Thurn/die man mag beschliessen» (STUMPF 1547: 348). 1550 wird sie in den Landratsabschieden erstmals erwähnt (LA 4: 147) und 1654 in der Zweitausgabe von Matthäus Merian als gedeckte Holzbrücke abgebildet (Abb. 7; siehe dazu GATTLEN 1987/I: 16). 1791 ersetzt Peter Holzer von Glurigen die mittelalterliche Zugbrücke für 100 Kronen durch eine Steinbrücke mit einem Bogen (GA Leuk E 63). Dieser Bogen wird in neuerer Zeit durch eine einfache Betonplatte auf Metallträgern ersetzt (Fotos 15,16).

## 2.2 Spuren in der heutigen Landschaft

Die alte rechtsufrige Linienführung im Rhonetal ist auf weiten Strecken auch heute noch deutlich in der Landschaft zu erkennen. Der alte Weg ist dabei in der Regel durch den modernen Strassenbau überprägt worden, erkenntlich bleibt also bloss die ursprüngliche Linienführung.

Zwischen Brig/Naters und Brigerbad ist nichts mehr vom alten Weg sichtbar. Dieser wurde, wie weiter oben ausgeführt, bereits 1538 als verfallen und unbenützbar geschildert. Zudem sind allenfalls noch erhaltene Spuren durch die Rottenkorrektur vor 1843 (das Messtischblatt von 1843 zeigt bereits den korrigierten Fluss: MÜLLER 1843) beseitigt worden.

Der alte Weg von Brig nach dem Brigerbad über die Brücke bei Gamsen ist wohl in dem heute «Grundweg» genannten Fahrsträsschen nach der Englisch-Gruss-Kapelle zu suchen. Merian liefert allerdings hier keine Bestätigung. Nach Erstellen der Landstrasse im 12. Jahrhundert ist wohl der direkte Anschluss von dieser Brücke an die neue Strasse bei Gamsen

erfolgt, wobei hier heute keine Linienführung im Gelände mehr ausgemacht werden kann.

Im Bereich von Brigerbad lässt sich die alte Linienführung anhand von zwei kleinen Teilstücken noch ersehen. Der moderne Zeltplatz hat aber den Weg grösstenteils aufgehoben. Im Dorf Brigerbad führte der Weg über den Platz bei der Kapelle (Foto 1). Die Linienführung ist im Dorfbereich noch gut zu erkennen.

Zwischen Brigerbad und der Brücke bei Lalden folgte die alte Verbindung bis zur Flusskorrektur im 19. Jahrhundert nördlich dem mäandrierenden Arm des Rottens. Seine Funktion hat der alte Weg durch die Flusskorrektur und nachfolgende Meliorationen verloren, der Verlauf entlang des Hangfusses lässt sich aber streckenweise noch erkennen.

Der Anschluss von Visp nach Baltschieder ist auf dem Messtischblatt von 1842 (MÜLLER 1842) in zwei Varianten mit je einer Brücke dargestellt (Abb. 8, Fotos 2, 3). Beide Wege sind heute im Gelände noch ersichtlich, durch die Eindämmung der Vispa (1875 – 79) jedoch teilweise neu angelegt und in den verbliebenen Teilstücken vollständig modern überprägt.

Zwischen Lalden und Baltschieder wurde der Rottenlauf in den 1870er Jahren korrigiert und eingedämmt (KALBERMATTEN 1964: 61). Dadurch sind die ursprünglichen Wegverläufe mehrheitlich verschwunden. Sichtbar ist der Weg noch in den Weilern «Taleia» (Foto 4) und «Chumma». Ein letzter Rest der alten rechtsufrigen Verbindung liegt unter der Strasse nördlich der Rottenbrücke (Foto 2) ins Dorfzentrum von Baltschieder.

Zwischen Baltschieder und Raron sind nur einzelne Teilstücke erhalten. Der westliche Ausgang von Baltschieder ist in kleinen Resten erkennbar. Hier ist noch die Linienführung nachvollziehbar; der Wegkörper ist aber längst modern überprägt, zumindest modern geschottert und teilweise geteert. Die markante Felsnase (Giblätt), an die der Rotten bis ins 19. Jahrhundert anstiess, wurde bis Ende des 18. Jahrhunderts von einem Fahrweg umkurvt, wie eine Urkunde von 1749 zeigt (StaV, ABS 205/5: 222). Heute ist dort keine Wegspur mehr zu finden. Unterhalb dieser Felsnase sind im Bereich von «Zum Stei» und «Z'Chummu» noch Wegspuren erhalten. Bei «Zum Stei» dient heute ein kurzer geschotterter Feldweg als Zugang zu einem Rebberg; in «Z'Chummu» lässt sich die alte Wegführung durch den von Oekonomiebauten (Rebberge und Äcker) gebildeten Weiler verfolgen (Foto 5). Am westlichen Dorfeingang von Raron ist die alte Wegführung noch aus dem Verlauf heutiger Quartierstrassen zu erahnen.

Zwischen Raron und Niedergesteln liegt die heutige 3. Klass-Strasse über «Geesch» auf dem Trasse des ältesten Verbindungsweges. Hier hat sich die Linienführung integral bis heute erhalten können, allerdings voll-

ständig überprägt vom modernen Strassenbau. Der kurze Dammweg westlich des Bietschbaches wurde bei der Kanalisierung dieses Wildbaches zwischen 1872 und 1890 angelegt (Foto 6).

In Niedergesteln trennt sich der Weg am östlichen Dorfeingang (beim Wegkreuz, datiert 1954) in einen Fussweg, der steil ansteigt und entlang der Kirche oder bei den am Hang gelegenen Wohnbauten zum Dorfplatz führt und in einen Fahrweg, der dem Hangfuss entlang durch das Stallquartier ebenfalls den Dorfplatz erreicht (Foto 7). Die Fusswege durchs Dorf sind vor einiger Zeit mit modernem Kopfsteinpflaster versehen worden, die restliche Strecke ist geteert.

Zwischen Niedergesteln und Gampel ist der alte, bereits im 15. Jahrhundert genannte Wegverlauf noch grösstenteils sichtbar. Bis Pt. 635 ist er überprägt durch die heutige Strasse nach Gampel. Im Bereich des «Lüegilchi»-Grabens (Ortsbezeichnung «Lowine») lag die alte Verbindung am Hangfuss. Sie ist grösstenteils durch den heutigen Steinbruch überdeckt, immerhin ist östlich davon noch ein kurzes Wegstück erhalten, das dem alten réchtsufrigen Rhonetalweg entsprechen muss (Foto 8). Von Pt. 631 (Abzweigung des Weges nach Hohtenn) bis Gampel ist das alte Trasseee noch in heutigen Strassen zu erkennen. Am Dorfausgang von Steg hat sich der alte Weg als Strassenbezeichnung «Alter Kirchweg» erhalten, das Trasseee entlang dem Hangfuss ist aber durch moderne Quartierstrassen überprägt. Der Uebergang über die Lonza in Gampel dürfte bereits zu früherer Zeit am heutigen Ort gewesen sein, jedenfalls ist er auf dem Messtischplan von 1842 dort eingezeichnet (MÜLLER 1842). Die heutige Brücke ist neusten Datums und gehört zur Strasse nach Goppenstein und ins Lötschental.

Auf dem Abschnitt zwischen Gampel und Niedergampel (Foto 9) entspricht die aktuelle geteerte und verbreiterte Strasse der Linienführung auf der ersten Topografischen Karte von 1842 (MÜLLER 1842). Der alte Dorfkern von Niedergampel wird südlich umfahren.

Vor Getwing verzweigte sich gemäss den Karten von 1841/42 der Weg. Der nördliche Ast durch die Weiler Ober und Nieder Getwing führte den Abhang hinauf nach Erschmatt. Der Weg nach Leuk führte deshalb südlich an Getwing vorbei (WOLFSBERGER, MÜLLER 1841; MÜLLER 1842). Durch die Rottenkorrektur in den 1870er Jahren wurde dieser südliche Ast dem neu entstandenen Flussdamm entlang geführt (TA 496 Visp 1892; TA 482 Sierre 1886). Heute ist dieses südliche Teilstück bis zur Einmündung der Turtmänna als geschottertes, 3 – 4 Meter breites Fahrsträsschen erhalten.

Zwischen Getwing und Leuk wurde die alte Wegführung durch die Korrektur des Rottens in den 1870er Jahren stark verändert. Bis zur Einmündung des Feschelbaches («Feschilju») wurde entlang dem neuen Fluss-

kanal ein neues Fahrsträsschen erstellt. Bis zu Pt. 623.1 ist dieses heute mit Hartbelag versehen, danach bis Pt. 618.5 mit Naturbelag. Die Brücke bei Pt. 623.1 (Verbindung nach Gampinen) entstand erst anlässlich der Rottenkorrektur (TA 482 Sierre 1886).

Der Abschnitt zwischen Pt. 618.5 und Pt. 621 (beim Steinbruch östlich von «Rufi») kann als wertvollster Teil der alten Verbindung am rechten Rottenufer unterhalb Brig bezeichnet werden. Der Weg führt dort als 1,5 bis 1,8 Meter breiter Hangweg durch das schwierig zu traversierende Gelände. Teilweise musste er aus dem Felsen gehauen werden, streckenweise ist er durch talseitige Stützmauern gehalten. Die Oberfläche ist teils felsiger Untergrund, teils wurde die Weganlage gepflästert (Fotos 10, 11). Deutlich erkennbar ist jedenfalls die von Menschen geschaffene und mit einer befestigten Oberfläche versehene Weganlage. Ungefähr in Streckenmitte (Koordinaten 616 700/128 700) ist in der bergseitigen Felswand die Jahrzahl 1747 mit den Initialen B x L eingemeisselt (Foto 12); sie lässt offenbar auf eine wichtige Ausbauetappe schliessen. Besonders qualitätsvolles Merkmal dieses Wegstückes ist die angepasste Integration in die schwierig zu traversierende Felslandschaft mit Auf- und Abstiegen. Es bietet sich ausserdem eine gute Aussicht auf das gegenüberliegende Siedlungsgebiet (Agarn) sowie die ehemalige, in den 1870er Jahren korrigierte Mäanderlandschaft des Rottens.

Von Pt. 621 (Steinbruch) an verläuft der Weg heute als Fahrstrasse, etwa drei Meter breit mit Naturbelag, teils zwischen Rebbergen, teils durch den Wald. (Foto 13).

Der Aufstieg von der Rottenbrücke nach Leuk (der gemeinsame Abschnitt für den alten rechtsufrigen Rhonetalweg und die Verbindung von der Landstrasse nach Leuk) erfolgt mit Hilfe einer steilen Gasse. Heute ist dies eine 5 – 6 Meter breite Fahrstrasse, teilweise gesäumt von Stützmauern und freistehenden Mauern (als Abgrenzung zu den Rebbergen). Etwa in der Mitte des Aufstieges steht ein Bildstock mit Muttergottes und Jesuskind, Aufschrift im Gitterbogen: AVE MARIA (Foto 14).

Zwischen Leuk und der Dalabrücke führt heute eine asphaltierte Fahrstrasse von 5 – 6 m Breite auf dem Trasse des alten Weges, unter- und oberhalb gesäumt von terrassierten Rebbergen.

Die Brücke über die Dala wird auf der Leukerseite von einem den Durchgang verteidigenden Turm befestigt. Er besitzt in seiner heutigen Form, 1927 restauriert und 1929 unter Bundesschutz gestellt, einen unregelmässigen Zinnenkranz. Die 2 Meter breite Durchfahrt konnte früher mit einem Fallgitter verschlossen werden. Die heutige Brückenfahrbahn besteht aus einer Betonplatte auf Stahlträgern, die die Steinbogenbrücke von 1791 ersetzt hat. Die Spannweite beträgt an diesem zum Brückenschlag geschickt ausgewählten Standort nur knapp 7 Meter (Fotos 15, 16).

Der anschliessende Abschnitt von der Dalabrücke bis nach Varen verläuft auf dem Trasse des alten Weges als asphaltierte Fahrstrasse. Zuerst überwindet er als Hangweg, abgesichert durch talseitige Stützmauern, die Steilwand. Auf dem Plateau von «Dude» (Foto 17) führt der Weg in grossem schwungvollem Bogen und mit geringerer Steigung nach Varen hinauf. Den Weg säumen hier ein moderner Bildstock sowie ein schlichtes Holzkreuz. Anschliessend an die Dalabrücke und kurz vor Varen wird die Strasse bergseitig durch hohe Trockenmauern von guter Qualität begrenzt.

Die Ortsdurchfahrt von Varen führte von alters her durch das Zentrum. Sie ist noch heute in der Linienführung vollständig erhalten.

Zwischen Varen und Salgesch folgt die aktuelle Strasse mit Ausnahme des Abschnittes zwischen Pt. 698 und Pt. 611 dem historischen Trasse. Hier ist also die alte Linienführung erhalten, die Strasse ist aber weitgehend modern ausgebaut. Das Steilstück zwischen Pt. 611 und Pt. 698 ist der einzige Abschnitt dieser Strecke, auf dem sich das alte Wegtrasse erhalten hat. Er ist definiert durch die Abzweigung in Pt. 611 (Foto 18) und eine Stelle kurz unterhalb der Brücke über den Bach Gulantschi. Die neue Fahrstrasse wurde hier mittels einer Streckenverlängerung durch zwei Haarnadelkurven künstlich verlängert, sie schneidet dadurch das alte Trasse etwa in der Mitte. Der unterste Abschnitt dient heute als Erschliessung des Rebberges, er ist zum betonierten Fahrweg ausgebaut. Bei der Verzweigung unten und im obersten Teil säumt je ein kleiner Bildstock den alten Weg.

Zwischen Salgesch und Glarey bei Sierre ist die alte Linienführung ebenfalls noch erhalten. Am Dorfausgang von Salgesch liegt das Trasse bis zum Bahnübergang unter der heutigen Kantonsstrasse, danach ist ein etwa 300 Meter langes Teilstück des alten Wegtrasses dem Kapellenhügel entlang erhalten (Foto 19). Nach der Kreuzung mit der heutigen Kantonsstrasse wird das alte Trasse in seiner gesamten Länge zur Erschliessung der Rebberge als geteerte Fahrstrasse von etwa 2,5 Meter Breite bis Glarey noch heute benutzt (Fotos 20, 21).

Von Glarey bis Sierre ist der alte Weg durch den modernen Strassenbau mehrfach überprägt und kaum noch zu erkennen.

### 3. Die Reichs- und Landstrasse

#### 3.1 Geschichtlicher Überblick

Die sogenannte Reichs- und Landstrasse verläuft von Brig westwärts auf der linken Rottenseite oder Schattseite über Gamsen, Eyholz nach Visp zur Landbrücke über die Vispa, dann weiter dem «Hochberg» entlang durch die Örtlichkeiten «Goller», Turtig, «Beggenried» (vis-à-vis Niedergesteln), «Schnidrigu» zur Abzweigung nach Gampel, dann durch den Weiler Ten-





Abb. 9: Visp in der Mitte des 17. Jahrhunderts, Kupferstich von Matthäus Merian (1654).  
 Am unteren rechten Bildrand ist die Landbrücke als ungedeckte Holzbrücke dargestellt



nen («Tännu») und die Dörfer Turtmann, Agarn nach Susten bei Leuk und schliesslich durch den Pfynwald und mit Hilfe einer wichtigen Rottenbrücke nach Siders.

Seit der Karte von Johann Jakob Scheuchzer um 1720 (Abb. 3) wird die linksufrige Strasse zwischen Brig und Leuk in allen Kartenwerken dargestellt. Die Verbindung durch den Pfynwald tritt erst 1768 in der Karte von Gabriel Walser kartografisch auf. Bereits um 1500 erscheint die linksufrige Strasse dagegen regelmässig in den Protokollen (= Abschiede) des Walliser Landrates als sogenannte Reichs- und Landstrasse, erstmals 1502, wie Bischof Matthäus Schiner befiehlt, dass man überall die Reichsstrasse herstelle. Er verlangt dazu Unterstützung durch die Zenden, um diese Verbindung bis zum Simplon in guten Stand zu stellen, damit die Zölle nicht verloren gehen (LA I: 33). 1417 wird die Landstrasse durch den Pfynwald genannt (GREMAUD Nr. 2660 bis) und bereits 1393 in einem Güterkauf bei Niedergesteln auf der linken Rhoneseite unterschieden zwischen dem «*iter publicum tendens superius per patriam*» und dem «*iter publicum tendens versus Castellionem*» (GREMAUD Nr. 2433). Vielleicht lässt sich sogar die Nennung einer «*antiqua strata*» in Turtig 1306 als indirekter Hinweis auf die dort neu erstellte Landstrasse deuten (GREMAUD Nr. 1237)?

Mit Hilfe der Auswertung von Zollrechnungen hat Maria Daviso die Landstrasse («*iter publicum*», «*iter domini*») durchs Wallis aber bereits im späten 13. Jahrhundert als Wagenstrasse mit einem ansehnlichen Transitverkehr nachgewiesen (DAVISO 1951: 549). 1271 wird zudem die Sust im Gebiet der Gemeinde Agarn, das heisst im heutigen Ort Susten, aktenkundig (GREMAUD Nr. 778). Seit 1272 sind regelmässige Verträge des Sittener Bischofs mit den Mailänder Kaufleuten bekannt, in denen die bischöflichen Zolleinnahmen zum Unterhalt der Strasse im Wallis geregelt werden (LUGON 1989: 88; DAVISO 1951: 547ff.). Die Existenz der Reichs- und Landstrasse ist also bis ins 13. Jahrhundert zurück durch schriftliche Belege gesichert. Weitere Indizien erlauben aber sogar die Datierung ihrer Entstehung in die erste Hochblüte des Transitverkehrs über den Simplon und durchs Rhonetal im späten 12. Jahrhundert. Der Fernverkehr durch das Wallis kam zu dieser Zeit im Gefolge der erstarkenden Messen in der Champagne erstmals zur Hochblüte. Belege dafür sind die Kontrolle der Zugänge zum Simplon durch die Staufer mit einigen ihnen treu ergebenden adeligen Familien oder die direkte Unterstellung des Sittener Bistums unter das Reich 1189. Das älteste Stadtrecht Sittens von 1217 bezeugt durch die Erwähnung von Waren, die «*de Lombardia per Sedunum*» geführt werden, einen zu jener Zeit existierenden grossen Fernhandel aus Norditalien über den Simplon und durch das Rhonetal (BÜTTNER 1953: 581f.; IMESCH, PERRIG 1943: 7; LUGON 1989: 88).

Die Landstrasse wird im späten 13. Jahrhundert als speziell erbaute Strasse beschrieben, die sich in ihrer Anlage ganz entscheidend von den anderen Wegverbindungen abhebt: sie ist gegenüber dem angrenzenden Land höher gelegt und ihr Unterbau besteht aus einem Steinbett mit Sand, befestigt und verstärkt mit einem Gerippe von Holzschwellen. Bei ebenerdiger Anlage wurde der Wasserableitung grosse Beachtung geschenkt und bei kritischen Stellen war die Strasse mit Dämmen und Holzwänden gegen den Rotten und andere Bäche geschützt (DAVISO 1951: 549ff.). Die Strasse war offensichtlich auch im Winter benutzbar, wie mit der ältesten bekannten Simplonüberquerung durch Erzbischof Odo von Rouen am 8./9. Februar 1254 nachgewiesen ist (LUDWIG 1897: 108).

Nicht nur der eben beschriebene Bau als «Kunststrasse», sondern auch ihre Anlage auf der Schattenseite weisen darauf hin, dass diese Landstrasse für den Transitverkehr und auf obrigkeitlichen Befehl (durch den Bischof) angelegt worden ist: sie meidet ganz besonders unterhalb Visp (bis Turtmann) und zwischen Leuk und Siders die grösseren bewohnten Ortschaften auf der Sonnseite. Damit konnte die Strasse ohne rechtliche Auseinandersetzungen mit den Gemeinden angelegt werden. Vielleicht liegt gerade hier ein wichtiger Grund für die Trasseewahl auf der linken Talseite?

Für eine Anlage der Landstrasse auf «höheren Befehl» spricht auch die Tatsache, dass in der Frühzeit der Bischof alleiniger Verantwortlicher für diese Transitachse war: er besitzt das sogenannte «Regalienrecht». In seinem Namen ziehen die Feudalherren, die dieses Amt von ihm in Pacht empfangen haben, die Weggelder und Brückenzölle ein (DAVISO 1951: 545ff.). Er garantiert die Sicherheit der Kaufleute und sorgt offenbar bis zum Aufruf Schiners zur Mitfinanzierung durch die Zenden im Jahre 1502 allein für den Unterhalt (LA I: 33). Erst im 15. und 16. Jahrhundert trotzen die Gemeinden und Zenden dem Bischof das Regalienrecht ab und übernehmen gleichzeitig Pflichten zum Unterhalt der Landstrasse (LUGON 1989: 88f.; JULEN 1978: 167f.). So geht die Unterhaltungspflicht zwischen Brig und Tennen («Tännu») in dieser Zeit in die Verantwortung der Ballenführer von Brig über. 1609 sind diese unterhaltungspflichtig für die Strasse bis zum Simplon (GA Niedergesteln E 4) und 1673 «von den Thänfuohren biss nacher Daffeder (= Varzo)» (StaV, ABS 204/19: 384).

Nicht geklärt ist in diesem Zusammenhang die Entstehung der Leuker Ballenführer und der Bau einer neuen Suste in Leuk-Stadt um die Mitte des 14. Jahrhunderts. Sie könnten ebenso gut auf eine weitere intensive Benützung der rechtsufrigen Strasse über Varen deuten, wie auf den Gemmitransit.

Seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts wiederholen sich mit grosser Regelmässigkeit in den Abschieden des Landrates die Klagen über den schlechten Zustand der Landstrasse. Seit dieser Zeit versuchen die

Zenden, mit sogenannten Kommissären Ordnung zu schaffen und die Verantwortlichen zur Ausbesserung der Strasse zu bewegen, denn die gute Befahrbarkeit der Reichs- und Landstrasse war im Interesse des Landes (Zolleinnahmen) lebensnotwendig. Als besonders neuralgische Stellen, die immer wieder in den Protokollen erscheinen und zu Klagen Anlass geben, erweisen sich zwischen Brig und Visp die «Rohrfluh» (bei Gamsen) und die «Rittina» (bei Eyholz), zwischen Visp und Gampel der «Hochberg» unmittelbar unterhalb von Visp, die Strecken zwischen «Goller», Turtig und «Beggenried» sowie die Orte «Schnidrigu» und Tennen («Tännu») sowie schliesslich die Brücke vor Siders (siehe S. 155f.). Ganz besonders die Teilstrecke zwischen Visp und Turtmann scheint die eigentliche Sorgenstrecke der gesamten Landstrasse oberhalb Siders gewesen zu sein.

### 3.2 Der Abschnitt Brig-Visp Geschichtliche Nachweise

Der Nachweis des Trassees der alten Landstrasse ist vor allem dank einem Aufnahmeplan des ersten Kantonsingenieurs im Wallis, Ignaz Vernetz (1788 – 1859, Kantonsingenieur von 1816 bis 1837) sehr gut möglich (VENETZ um 1820, im StaV fälschlicherweise um 1810 datiert). Dieser Plan enthält bereits die neue Strasse von Turtmann (vor 1812 erbaut), sonst aber keine weiteren Ausbauten; auch die Neuanlage zwischen Visp und Eyholz (1825/26 ausgeführt) ist noch nicht enthalten.

Zwischen Brig und Visp führte die Landstrasse durch die Dörfer Glis und Gamsen und unmittelbar nördlich an Eyholz vorbei. Die Brücke über die Saltina bei Glis ist gemäss dem Reisebericht von Johannes Stumpf einige Jahre vor seiner Durchreise (1544) als «gar zierliche prucke von steinwerck/mit dreyen schwybogen» erbaut worden (STUMPF 1547: 344r).

1577 beschliesst der Septemberlandrat, dass die Landstrasse «bjm breiten wäg» unterhalb Glis ausgebaut werden soll, nachdem bereits im Dezemberlandrat 1564 der schlechte Strassenzustand in der Glismatte bemängelt worden ist (LA 4: 432 und 6: 71). 1581 wird im Mailandrat eine neue Strasse bei Glis diskutiert, von den (zahlungspflichtigen) Zenden aber abgelehnt (LA 6: 189).

In Gamsen ist die Landstrasse durch den Zenden Brig um 1570 neu angelegt worden. 1572 bis 1574 wird im Landrat mehrmals über die Entschädigung für die dort enteigneten Güter diskutiert (LA 5: 244, 259, 270, 286).

Die «Rohrfluh» (= Querung des Deltas der Gamsa unterhalb Gamsen) und die anschliessende Passage bis Eyholz, die «Rittina», bildeten die eigentlichen Schlüsselstellen zwischen Brig und Visp. Hier war die Strasse einerseits durch das Geschiebe der Gamsa, anderseits durch den mäandrie-

renden Rotten von dauernder Überschwemmung bedroht. Die Klagen über diese Passage sind häufig und sie wird immer wieder unter den schlechten Abschnitten der Landstrasse genannt. Kurz vor 1500 werden an dieser Stelle bereits Ausbesserungen an der Landstrasse erwähnt (StoA, Nr. 100). Im Dezemberlandrat 1577 schlagen die Briger Boten eine höher gelegene, vor dem Rotten geschützte neue Strasse vor, die aber offenbar nicht gebaut wurde (LA 6: 79). Nach 1615 häufen sich die Klagen und im Juli dieses Jahres wird vorgeschlagen, «die strass in der rijttin [zu] lüpfen» (StaV, ABS 204/ 13: 60). Auch dieser Vorschlag wurde offenbar nicht befolgt, denn 1624 gehören «Eychholtz» und «in den Rorflüchen» immer noch zu den schlechtesten Stellen der ganzen Landstrasse oberhalb Siders (StaV, ABS 204/15: 97). Erst im ausgehenden 17. Jahrhundert verstummen die Klagen über diesen Abschnitt.

Die Landstrasse durchquerte wohl bis ins 17. Jahrhundert die Burgschaft Visp, dessen Suste seit dem 14. Jahrhundert erwähnt wird (GREMAUD Nr. 2255; Abb. 9). Am 7. Januar 1629 beschlossen die Burger, von der oberen Mühle weg eine neue Umfahrungsstrasse anzulegen, um die Burgschaft vor der Pestgefahr zu schützen (BA Visp BB 8).

### Geländeaufnahmen

Zwischen Brig und Visp sind kaum noch Elemente der alten, ursprünglich mittelalterlichen Landstrasse zu finden. Wohl hat sich die Linienführung über Glis, Gamsen und Eyholz weitgehend erhalten, die dauernden Ausbauten aber, vor allem im frühen 19. Jahrhundert und in neuster Zeit, haben den alten Charakter der ursprünglichen Landstrasse vollständig verschwinden lassen.

Hervorgehoben werden können in diesem Zusammenhang noch der Rest einer alten Wegführung ausserhalb Glis (Gstipf), die Linienführung durch Gamsen (Foto 22) oder zwei erhaltene Kurven bei Eyholz, die allerdings noch im 19. Jahrhundert ausgebaut und erst in den 1950er Jahren aufgegeben wurden.

### 3.3 Der Abschnitt Visp-Gampel Geschichtliche Nachweise

Die Landbrücke vor den Toren von Visp als Übergang über die Vispa erscheint 1477 erstmals in den Urkunden, wie der Bischof die Pfarrgenossen von Visp auffordert, innert 15 Tagen Brückenträmel herbeizuschaffen (BA Visp E 15). Ältere Erwähnungen einer Brücke bei Visp im frühen 14. Jahrhundert (GREMAUD Nr. 1201 [1304] und 1788 [1339]) können nicht eindeutig der Landbrücke zugeordnet werden. 1522 wird die Brücke in

den Statuten der drei Viertel Visps wiederum erwähnt (Talarchiv Saas A 1), 1550 in den Landratsabschieden («zuo visp bi der brucken»; LA 4: 96, 109). 1600 fehlt die Brücke offenbar, denn sie soll wieder «uffgericht» werden (BA Visp BB 6). 1633 wird sie erneut weggerissen, worauf die Visper beschliessen, bei der Landbrücke eine Kapelle zu errichten (JOSSEN 1988: 161). Bei Merian (1654) wird sie als ungedeckte Holzbrücke dargestellt (Abb. 9). 1825 wird wiederum eine gedeckte Holzbrücke erstellt (Foto 23), die 1925 einer ersten vorgespannten Betonbrücke weicht. Diese wird ihrerseits 1957 durch die heutige Fahrbahnplatte ersetzt, die den Flussübergang kaum noch spürbar werden lässt (JOSSEN 1988: 163; KALBERMATTEN 1991: 29).

Der Abschnitt von der Landbrücke in Visp bis nach Gampel (genauer bis «Tännu») scheint die eigentliche Sorgenstrecke der gesamten Landstrasse oberhalb Siders gewesen zu sein: etwa zwei Drittel aller Klagen über den schlechten Strassenzustand und der Debatten über Verbesserungen und Neuanlagen beziehen sich auf dieses Teilstück. Während auf den anderen Abschnitten nur vereinzelte schwierige Passagen vorzufinden sind, reihten sich diese unterhalb Visp, wo sich die Strasse dem schattigen Berghang, abseits der grösseren Siedlungen hinquälte, gleich reihenweise aneinander: «Hochberg», «Goller» (Pt. 636.7), Turtig, «Beggenried» (Abzweigung nach Niedergesteln), Schnidrigen («Schnidrigu») und Tennen («Tännu») sind die Örtlichkeiten, die den Landrat fast ohne Unterlass beschäftigten. Beinahe entmutigt stellen die Abgeordneten beispielsweise im Junilandrat 1598 fest, dass im Gericht Niedergesteln, bezogen auf alle fünf oberen Zenden, die Landstrasse «am meisten Mängel» aufweise (LA 8: 66). 1812 wird die Strecke noch wie folgt beschrieben: «Depuis le torrent de la Gamsa jusqu'à Tourtemagne, il n'y a rien de beau que la route ..., que des marais d'un côté du chemin et des rochers de l'autre» (SCHINER 1812: 272).

«Hochberg» wird das unterhalb der Visper Landbrücke gelegene Teilstück am Fuss des Grauberges genannt. Im Jahre 1559 wird dieser vor allem von der mäandrierenden Vispa oft überschwemmte Abschnitt von der Ebene («Grosseia») auf ein neues, höher gelegenes und teilweise aus dem Felsen gehauenes Trasse verlegt, das heute noch sichtbar ist (Foto 25). Der Beschluss zu dieser Anlage erfolgte auf Drängen des Landeshauptmanns persönlich in einem speziell zu diesem Zweck in Visp abgehaltenen ausserordentlichen Landtag vom 15./16. Februar 1559 (LA 4: 308). Bereits im Dezember darauf wird die Abrechnung genehmigt: «Für die Landstrasse bei Visp 210 Kronen» (LA 4: 316). Trotzdem blieb dieser Abschnitt, ganz besonders im Winter, sehr gefährlich, weshalb die Boten von Raron sich im Dezemberlandrat 1580 beklagen, dass der Verkehr zur Winterszeit von Visp über die Brücke nach Baltschieder und bei Raron wieder zurück auf

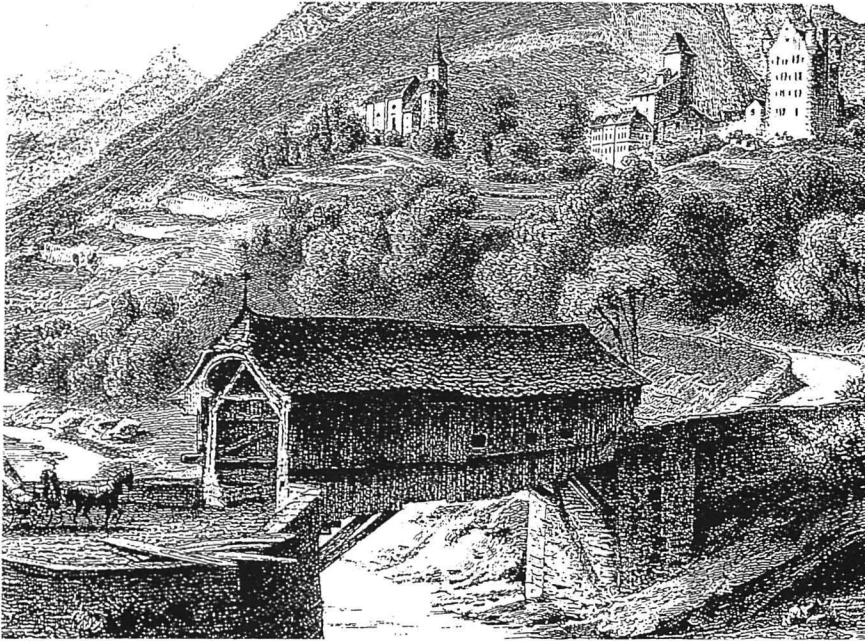


Abb. 10: Die gedeckte Rottenbrücke in Susten von 1741 (KALBERMATTEN 1991: 30).  
Zur heutigen Situation siehe Foto 37

die Landstrasse geführt werde (LA 6: 178). 1590 wiederholen sie die Klagen und verlangen finanzielle Unterstützung zum Unterhalt der Brücke bei Raron, da diese für den Salztransport anstelle der unpassierbaren Landstrasse verwendet werde (LA 7: 207, 226). Man könnte deshalb in diesem Bereich von einer «Winterstrasse» (auf der Sonnseite) und einer «Sommerstrasse» (auf der Schattseite) sprechen. Der «Hochberg» erscheint auch im 17. und 18. Jahrhundert noch als schlechtes Strassenstück in den Akten: 1744 wird zwischen der Burgerschaft Visp und den Ballenteilern von Brig nochmals ein Anlauf zur Verbesserung der Verhältnisse genommen, aber bereits 1749 wird erneut der schlechte Zustand der Strasse beklagt (BA Visp E 37).

Der «Goller» (im Plan von Müller 1842 «Koller» genannt, in der LK ohne Namen, Pt. 636,7) tritt vor allem in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts wiederholt als Problemfall auf. Im Mailandrat 1569 kritisieren die Boten von Visp die schlechte Landstrasse an diesem Ort «mit wassergüllen, pfützen und anderen bösen tritten» (LA 5: 156). 1575 wird von einem konkreten Verbesserungsprojekt gesprochen: «... dieselbe [Landstrasse] solle vom undren stützlin in alle geredi geleit [= begradigt] werden bis zum Stadel ...» (LA 5: 348). 1576 wird die Finanzierung diskutiert und

entschieden: die Fuhrleute von Brig sollen dieses neue Strassenstück erstellen (LA 6: 29). Gebaut wurde aber offensichtlich nicht, denn im Dezember 1578 wird diese Stelle im Protokoll des Landrates wiederum «ein böses gäches stutzlin» genannt (LA 6: 127). Auch nach einem erneuten Beschluss des Landrates im Dezember 1579, die neue Strasse nun abzustecken (LA 6: 151), geschah nichts, denn 1580 bestätigt der Strassenvogt der Fuhrleute von Brig, dass er im «Goller» habe bauen lassen wollen, aber von Ammann Gattlen gehindert worden sei (LA 6: 177). 1587 wird nochmals der schlechte Strassenzustand kritisiert, dann verschwindet diese Stelle wieder aus den Protokollen des Landrates; man hat sich offenbar mit verbessertem Unterhalt des bestehenden Trassees beholfen.

Die anschliessende Strecke zwischen «Goller» und Turtig wird im Dezemberlandrat 1571 kritisiert; es wird vorgeschlagen, «die landstrassen vom Turtig bis in das Goller zuo entlupfen und erufnen» (LA 5: 205).

In Turtig wird 1306 eine «antiqua strata» erwähnt (GREMAUD Nr. 1237). Dort bereiteten die beiden Brücken oberhalb (über den Löübbach) und unterhalb der Ortschaft (über den Milibach) immer wieder grosse Probleme. Im Dezemberlandrat 1572 beklagen sich die Abgeordneten vom Goms, von Brig und Visp, dass das Brücklein «nideren Thurting» fast immer in schlechtem Zustand sei (LA 5: 244), nachdem schon 1565 die Order ergangen war, diese Brücke neu zu bauen (LA 5:14). 1585 ist die Brücke über den Milibach erneut weggerissen, die Gemeinden der Pfarrei Gestelen sollen diesmal das Holz für den Wiederaufbau liefern (GA Niedergesteln E 2). Auch 1605 fehlt wieder eine Brücke bei Turtig, 1630 sogar beide (StaV, ABS 204/12: 38 und 204/16: 298). Der Mailandrat 1694 beschliesst eine Strassenbegradigung oberhalb Turtig, nämlich dass man «oberthalb dem Turtig beij selben Stadeltn alle grädi gegen dass hochgericht die strass machen soll» (StaV, ABS 204/21: 178).

Die Rottenbrücke zwischen Turtig und Raron wird 1580 und 1590 erstmals erwähnt als Bestandteil der obgenannten «Winterstrasse» über Baltschieder und Raron (LA 6: 178, LA 7: 207, 226). Allerdings erhalten die Bürger von Turtig bereits 1505 von Bischof Mathäus Schiner die Erlaubnis, zur neuen Kirche von Raron einen Fahrweg anzulegen. Ob damals auch eine Brücke erstellt wurde, ist nicht belegt (PfA Raron F 4). Kartografisch erscheint diese Brücke erst in der Karte von Gabriel Walser im Jahre 1768 (WALSER 1768; Abb. 4). Die heute erhaltene Metallbrücke wurde 1897 durch Probst, Chappuis und Wolf aus Nidau geliefert, die ursprüngliche Holzfahrbahn 1952 durch eine Betonplatte ersetzt (KALBERMATTEN 1991: 156; Foto 24).

Zwischen Turtig und «Beggenried», in dessen Wirtshaus Johannes Stumpf auf seiner Walliserreise 1544 übernachtet hat (ESCHER 1884: 257), und das noch 1812 existierte (SCHINER 1812: 278), wurde die



Strasse ebenfalls oft kritisiert. 1744 stellt der Landrat fest, dass die Landstrasse von «Turtig an bis in Peccenried gantz unbrauchbar» sei, und verordnet, dass «im Moos unter dem Turtig» eine neue Landstrasse «auszuwerfen» sei.

Die Rottenbrücke zwischen «Beggenried» und Niedergesteln kann als sehr alter Übergang angesehen werden. 1393 bereits wird der Verbindungsweg nach Niedergesteln erwähnt, 1437 die Rottenbrücke explizit genannt: «... et palude zen Lisseron iuxta pontem Rodani ibidem apud Castellionem» (GREMAUD Nr. 2433, 2882). 1503 bestimmt Bischof Matthäus Schiner eine Kommission, die dort den richtigen Ort einer Brücke über den Rotten bestimmen soll (GA Niedergesteln E 1). Die Karte von Sebastian Münster aus dem Jahre 1545, der Aufnahmen des Wallisers Johannes Schalbetter zugrunde liegen, enthält diese Brücke jedenfalls als einzigen Übergang zwischen Siders und Brig (MÜNSTER 1545; Abb. 1b). 1577 wird ihr schlechter Zustand im Landrat beklagt (LA 6: 51). 1693 wird der Riederwald zur Erhaltung der Gestelenbrücke in den Bann gelegt (GA Niedergesteln E 6). Sowohl Scheuchzer (um 1720; Abb. 3) als auch Walser (1768; Abb. 4) stellen diesen Übergang dar. Nach der Rottenkorrektion wird auch hier, wie nach Raron, 1897 durch die Firma Probst, Chappuis und Wolf aus Nidau eine Metallbrücke errichtet (KALBERMATTEN 1991: 157), die heute durch einen neuen Steg ersetzt ist.

«Schnidrigu» bildete einen weiteren neuralgischen Punkt an der Landstrasse (Foto 42), bei dem offenbar der Rotten durch seine Mäandrierung die Strasse fortlaufend durchnässte. An dieser Stelle ist auch eine alte Furt mit anschliessender Verbindung nach Gampel und ins Lötschental zu suchen. Am 26. Juli 1536 wird die schlechte Strasse «zen Schnydren» an Meister Melcher Ruffiner zur Ausbesserung aufgetragen (LA 3: 117) und schon der Dezemberlandrat des gleichen Jahres beschliesst die Abrechnung: «Meister Melcher Ruffiner 19 Kronen in das verdingt werg der Strassen zuo den Schnidern» (LA 3: 180). 1607 wird dort aber bereits wieder über den schlechten Strassenzustand geklagt (StaV, ABS 204/12: 61f.).

Zwischen «Schnidrigu» und der Gampelbrücke muss sich der Staatsrat noch 1884 mit dem Unterhalt des alten Trassees beschäftigen (GA Niedergesteln E 9).

Die Gampelbrücke als Verbindung zwischen sonn- und schattseitiger Linienführung wird in Urkunden 1636 und dann 1641, nach den grossen Überschwemmungen von 1640, genannt, wie der Landrat befiehlt, sie wieder aufzurichten (StaV, ABS 204/17: 317). Der Übergang erscheint in der Karte von Johann Jakob Scheuchzer (um 1720; Abb. 3) erstmals, wird aber in der Karte von Gabriel Walser 1768 (Abb. 4), weggelassen.

### Geländeaufnahmen

Zwischen Visp und Gampel lässt sich der Verlauf der alten Landstrasse im Gelände mit einigen, vor allem durch Militäranlagen bedingten Lücken noch sehr gut nachvollziehen. Die Transitstrasse führte konsequent dem Hangfuss entlang, das heisst geschützt von den Überschwemmungen des Rottens, aber in sonnenärmster und damit vor allem im Winter schwer zu unterhaltender Lage. Im allgemeinen war das Strassentrassee um einen bis zwei Meter vom überschwemmungsbedrohten Talboden erhöht. Der Nachweis der Strasse ist vor allem dank einem Aufnahmeplan von Ignaz Venetz (1788 – 1859, Kantonsingenieur von 1816 bis 1837) sehr gut möglich (VENETZ um 1820).

Etwa ein Kilometer westlich der Landbrücke sind Reste der alten Landstrasse, in erhöhter Lage (maximal sechs Meter über der heutigen Strasse) in den Felsen gehauen, noch heute vorhanden (Foto 25). Es muss sich hier um den 1559 durchgeführten Neubau in erhöhter Lage handeln (siehe oben). Östlich der Militäranlagen ist das mittelalterliche Trassee bis nach dem Riedertal grösstenteils noch erhalten: Hangweg, durch Erosion stark überformt, etwa 2 – 3 Meter über dem Talboden in den Hang gelegt, heute von Sträuchern und Bäumen überwachsen, streckenweise nicht mehr begehbar (Foto 26). Im Bereich des Flugplatzes ist die alte Landstrasse bis Turtig am Hangfuss noch teilweise geländearchäologisch zu erfassen, meistens aber bereits sehr stark erodiert und mit Gebüsch und Bäumen überwachsen oder durch die zahlreichen Militäranlagen und Deponien beeinträchtigt und abgetragen. Erst kurz vor Turtig ist das Trassee wieder sichtbar; dort wurde die internationale Gasleitung in sein altes Bett verlegt. Der Weiler Turtig wurde von der Landstrasse durchquert, die Siedlung entwickelte sich mit der Zeit zum Strassendorf entlang der Transitachse (Foto 27).

Zwischen Turtig und der Abzweigung nach Niedergesteln (ehemals «Beggenried») ist das Trassee noch fast vollständig erhalten. Bei diesem Abschnitt handelt es sich um den besterhaltenen Teil der ehemaligen mittelalterlichen Landstrasse oberhalb Siders. Die Landstrasse verläuft am Hangfuss und am Rand der Flussebene durch den lichten Wald. Noch heute ist der knapp fünf Meter breite Wegkörper deutlich zu erkennen, beispielsweise am fehlenden Baumwuchs (Foto 28, 29).

Zwischen «Beggenried» und «Schnidrigu» ist die mittelalterliche Wegführung durch den Ausbau im frühen 19. Jahrhundert (Napoleonstrasse) vollständig überprägt worden, bevor dann das alte Trassee durch die Neuanlage der Strasse in den 1950er Jahren aufgegeben wurde.

Zwischen «Schnidrigu» und Gampel führte die Landstrasse wiederum dem Hangfuss entlang, südlich von der heutigen, im frühen 19. Jahrhundert gestreckten Linienführung. Vom alten Trassee ist dort heute nur noch ein

mit Weiden eingefasstes Wegstück unmittelbar westlich von «Schnidrigu» sichtbar. Am Hangfuss fehlen weitere Spuren.

### 3.4 Der Abschnitt Gampel-Susten/Leuk Geschichtliche Nachweise

Zwischen der Gampelbrücke und Leuk führte die Landstrasse auf der linken Rottenseite wiederum durch altes Siedlungsgebiet: sie durchquerte die Dörfer Turtmann, Agarn, Gampinen und Susten.

Auf dieser Strecke ist nur noch eine Stelle zu erwähnen, die immer wieder zu Kritik Anlass gegeben hat: die Passage bei Tennen («Tännu»). Sie bildet eigentlich noch als letzte der problematischen Stellen den Abschluss der Strecke von Visp nach Gampel. Tennen («Tännu») wird im 15. und 16. Jahrhundert stets als schlechte und schwierige Stelle der Landstrasse bezeichnet, erstmals 1542 (LA 3: 281), dann wieder 1575, 1578, 1580, 1587, 1589, 1615, 1617, 1618, 1623, 1654 und so weiter (LA 5, 6 und 7: Register). Der Junilandrat 1599 legt auf Veranlassung von Landeshauptmann Johannes In Albon fest, dass die Strasse oberhalb Turtmann dem Berg entlang und durch «Tännu» neu angelegt werden soll (LA 8: 110) und 1617 erhielt die Burschaft Leuk von Johann Schröter von «Tännu» die Erlaubnis, die «stratam Regiam» durch seine Güter anzulegen (GA Leuk A 1: 113). Dieses Vorhaben beschäftigte in der Folge den Landrat noch jahrelang. Gestritten wurde auch prinzipiell um die Zuständigkeit für diese Arbeiten, lag doch «Tännu» am westlichen Ende der Strecke, für dessen Unterhalt die Führer von Brig im 16. und 17. Jahrhundert verantwortlich zeichneten (LA 8: Register).

In Turtmann wird 1588 auf Geheiss des Landrates eine Notstrasse ums Dorf errichtet, da die Strasse durchs Dorf der dort wütenden Pest wegen nicht mehr ohne Gefahr benutzt werden konnte (LA 7: 82, 104).

Die heutige Brücke beim Bahnhof Turtmann erscheint in keiner Karte, auch nicht in der Erstaussage des TA von 1892, auf dem die Eisenbahn mit Bahnhof bereits eingetragen sind. Die heute erhaltene Holzbrücke ist aus konstruktiven Mängeln stark einsturzgefährdet (Foto 30) und durch eine moderne Betonbrücke, die Fluss und Bahn überspannt, ersetzt worden.

Die Sust in Leuk wird 1271 erstmals erwähnt, diejenige in Agarn (d.h. in Susten) 1272. Bischof Rudolf übergibt in dieser Zeit Aymo «de Ayent» von Leuk die Rechte an der Sust von Agarn («de Ayert»; GREMAUD Nr.769, 797). Im Handelsvertrag des Bischofs mit Mailand von 1291 verpflichtet sich dieser zum Unterhalt der Sust von Agarn (GREMAUD Nr. 1017). 1336 schliessen Ulrich und Nikolaus «d' Ayert» von Leuk und der Bevollmächtigte der Handelsgesellschaft Mailand einen Vertrag über den Bau einer neuen steinernen Sust in Leuk ab. Diese wird in

reichlicher Distanz zur alten «in loco suste», auf Gemeindegebiet von «Ayert» (= Agarn), errichtet (GREMAUD Nr. 1694; LUGON 1989: 95f.). 1547 wird diese Sust und die dazugehörige Herberge, die bereits 1251 erstmals urkundlich auftritt (GREMAUD Nr. 539), von Johannes Stumpf beschrieben (STUMPF 1547: 348r).

Die Rhonebrücke von Leuk/Susten erscheint 1339 erstmals in den Urkunden («subtus stratam publicam tendentem ad pontem»; GREMAUD Nr. 1773), 1411 wird sie im Auftrag des Zenden Leuk repariert («pro refectione et reparatione pontis Rodani»; GA Leuk A 1: 325). 1459 wird in einem Schiedspruch entschieden, dass die Gemeinden des Zenden oberhalb von Leuk zum Unterhalt der Brücke beitragen müssen (GA Leuk E 4). In der Karte von Sebastian Münster (1545; Abb. 1b) fehlt die Brücke nach Leuk. Sie wird erst im 18. Jahrhundert in allen Kartenwerken dargestellt (JAILLOT 1702, SCHEUCHZER um 1720, WALSER 1768; Abb. 2 – 4). Von Stumpf wird sie allerdings bereits 1547 beschrieben: «Darüber [Rotten] gadt ein prucken/die wirt durch einen starcken Thurn beschlossen» (STUMPF 1547: 348) und 1654 in der zweiten Ausgabe in Matthäus Merians Werk dargestellt (Abb. 7). Im Jahre 1741 wird eine gedeckte Holzbrücke erbaut (Abb. 10), laut Schiner (1812: 296) mit Ausnahme der Napoleonsbrücke oberhalb Glis die einzige solche Brücke bis 1812 im Oberwallis. 1877 wird diese Holzbrücke durch eine erste Metallbrücke ersetzt, 1930 diese durch die heutige, zweite Metallbrücke (KALBERMATTEN 1991: 30, 170; Foto 36).

#### Geländeaufnahmen

Zwischen Gampel und Susten bei Leuk ist die mittelalterliche Landstrasse noch weitgehend geländearchäologisch nachvollziehbar (Turtig bis Turtmann) oder im heutigen Wegnetz erhalten (Turtmann bis Susten). Die Bestätigung liefern die Pläne von Venetz (um 1820) und die Messtischkarten von 1841 und 1842 (WOLFSBERGER, MÜLLER 1841; MÜLLER 1842).

Von Gampel bis zur Kurve östlich «Tännu» (Tennen) verläuft die alte Landstrasse unter der heutigen Kunststrasse, dann führte sie durch den Weiler «Tännu».

Zwischen der Kurve der Hauptstrasse und dem Schiessplatz westlich von «Tännu» ist die alte Linienführung als geteertes Strässchen erhalten geblieben (Foto 31).

Im anschliessenden Teilstück zwischen «Tännu» und Turtmann ist die alte Strasse, mit Ausnahme eines 500 Meter langen Abschnittes am Hangfuss, durch Militäranlagen weitgehend zerstört. Ein sehr wertvoller Abschnitt führt vom Ende des Flugplatzes zum Dorfeingang von Turtmann.

Das alte, noch gut erhaltene Strassentrassee wird dort beidseitig von mächtigen Weiden alleeartig eingefasst (Foto 32 und 33).

Die Durchquerung des Dorfes von Turtmann durch die alte Landstrasse ist anhand der Karte von 1842 (MÜLLER 1842) noch in ihrer ursprünglichen Linienführung zu rekonstruieren.

Zwischen Turtmann und Susten führt die Landstrasse in mäandrierender Art durch die Talebene, zuerst in nordwestlicher Richtung, dann süd- und westwärts nach Agarn (Foto 34). Nach der Querung dieses Dorfes biegt sie bei Meretschi nach Norden, um über Gampinen (Foto 35) den Weiler Susten zu erreichen. Die gesamte Strecke ist hier noch als 3.-Klass Fahrstrasse mit Asphaltbelag erhalten. Charakteristische Wegbegleiter sind die erhaltenen mächtigen alten Weidenstöcke und -bäume, die an der ganzen Strasse westlich von «Tännu» immer wieder anzutreffen sind (Foto 33). Zwischen Gampinen und Susten schliesslich liegt das Trassee der alten Landstrasse unter der heutigen Kantonsstrasse.

### 3.5 Der Abschnitt Susten/Leuk-Siders durch den Pfywald Geschichtliche Nachweise

Der Abschnitt zwischen Susten und Siders durch den Pfywald erscheint äusserst wenig in den Urkunden. Der Walliser Landrat beschäftigt sich beispielsweise nur sehr selten mit dieser Strasse. Allerdings wird 1574 und 1625 bestätigt, dass dieses Teilstück zu den schlechten Abschnitten der Landstrasse gehöre (LA 5: 308; StaV, ABS 204/15: 97). Und noch 1812 beschreibt Schiner diese Strecke als sehr schlecht (SCHINER 1812: 299). Zwei Passagen tauchen immer wieder als Problemstellen auf: die Passage über den Illgraben und die Brücke bei Siders.

Die Passage über den Illgraben scheint zu allen Zeiten schwierig gewesen zu sein, da der Wildbach die dortige Brücke offenbar innert Stunden wegweisen konnte. So beschreibt De Saussure diese Passage wie folgt: «Nous aurions poussé le même jour jusqu'à Brieg, si nous n'avions pas perdu du tems pour passer le torrent de Millegrabe, qui se jette dans le Rhône vis-à-vis de la ville de Louësch. Ce torrent est du genre de ceux ..., qui n'ont que quelques heures de durée, mais qui pendant ce court espace de tems coulent avec la plus grande impétuosité, & font de terribles ravages.» (DE SAUSSURE 1796/IV: 328).

Die Brücke bei Siders ist eine Schlüsselstelle im Verlauf der Landstrasse. Dies wird in den Abschieden des Landrates offensichtlich, denn beim Fehlen dieser Brücke wird jeweils lang und intensiv debattiert. Ihr Unterhalt muss laufend grössere Schwierigkeiten bereitet haben, denn die Boten von Siders wenden sich mehrmals an den Landrat mit der Bitte um finanzielle Unterstützung zu Wiederaufbau und Unterhalt.

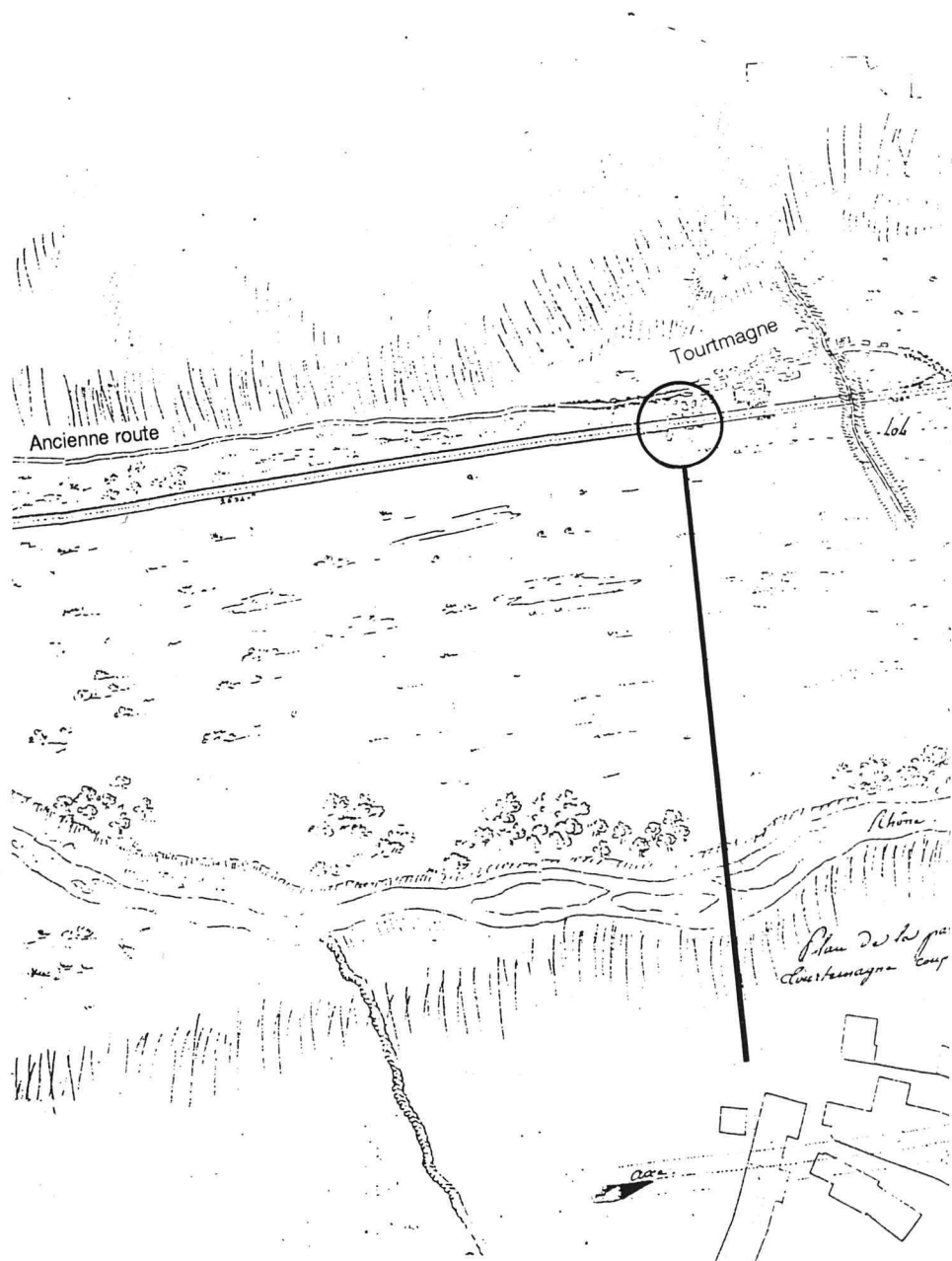
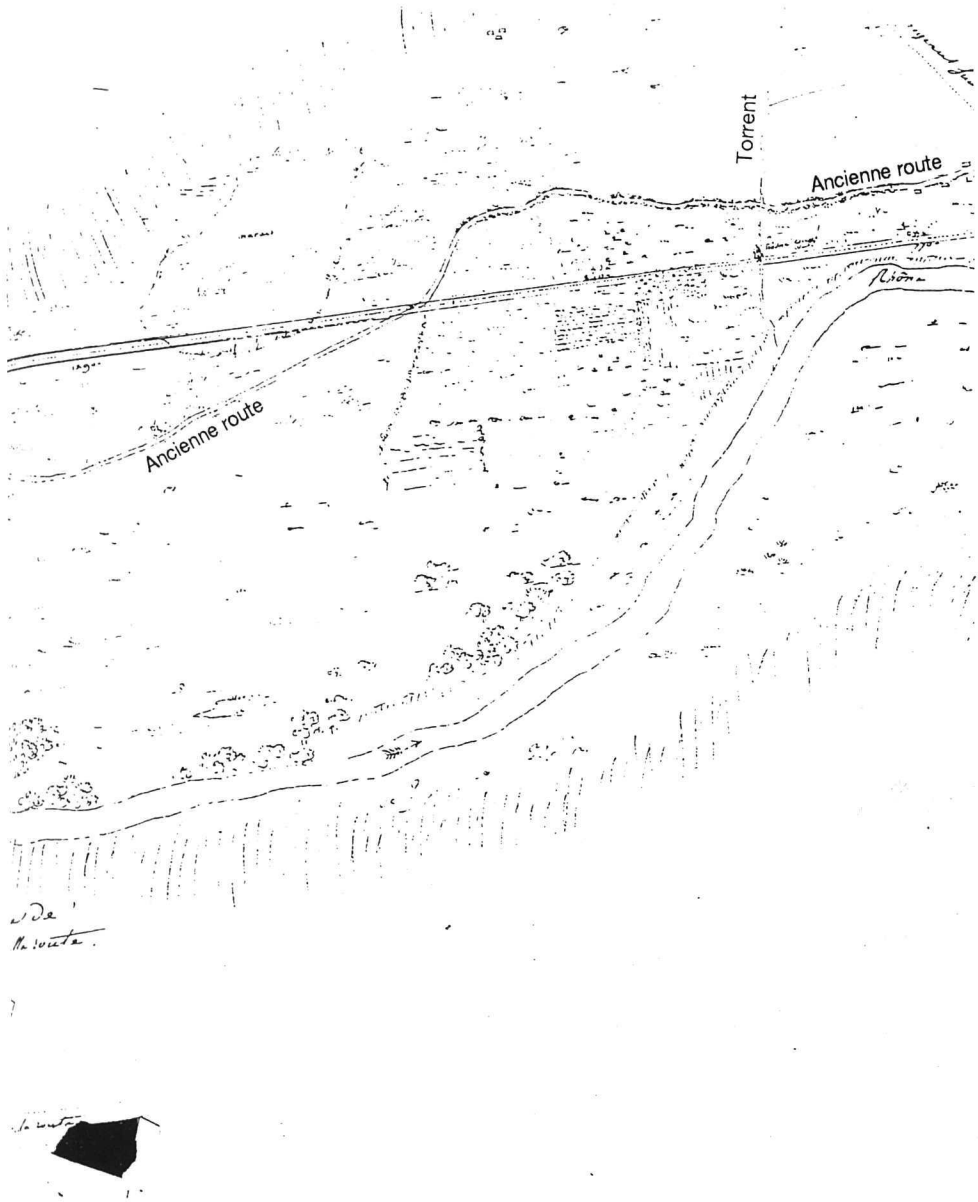


Abb. 11: Plan von Ignaz Venetz (um 1820), der den Ausbau der Strasse bei Turtmann zur geraden Allee darstellt (StaV; DTP/Plans/Route 18)





Die Brücke wird wahrscheinlich schon 1398 anlässlich einer Reparatur durch einen Peter von Raron erwähnt (GREMAUD Nr. 2477). 1530 ist sie weggeschwemmt worden, wie im Dezemberlandrat berichtet wird. Im April 1531 ermahnen die Boten der sechs Zenden den Bischof, die Rottenbrücke wiederherstellen zu lassen. 1532 erklären sich die Leute von Siders bereit, das Holzwerk zu errichten, wenn die Pfeiler gebaut sind. 1535 schliesslich ist die (ungedekte) Holzbrücke auf gemauerten Pfeilern fertiggestellt (LA 3: Register). 1544 wird diese Brücke von Johannes Stumpf überquert (STUMPF 1547: 348r). Im gleichen Jahr ergehen im Landrat schon wieder Klagen über den schlechten Zustand und die hohen Unterhaltskosten (LA 3: 359, 362). 1561 entschliesst man sich deshalb zum Bau einer steinernen Brücke. Die Landleute von Siders führen die Arbeiten aus und bitten die anderen Zenden um Unterstützung. Die Brücke scheint sehr schnell gebaut worden zu sein, denn schon 1563 spricht man von der neuen Brücke, und der Landrat bewilligt den Landleuten von Siders umgehend 70 von erbetenen 100 Kronen als Beitrag (LA 4: 345, 354, 410f. und 427).

1640 werden im Wallis mit Ausnahme der Brücke bei Grenchols alle Brücken in einem fürchterlichen Unwetter weggeschwemmt, so auch die Siderser Brücke (BA Visp BB 8). Man scheint aber im 17. Jahrhundert, der Zeit der Gegenreformation, keinen raschen Wiederaufbau in die Wege leiten zu können. 1642 ordnet der Landrat den Bau einer Wagenstrasse schattenhalb an, da die Brücke bei Siders noch nicht aufgerichtet sei (StaV, ABS 204/17: 346). 1644 werden die Arbeiten durch ein neues Unwetter behindert und in den nächsten zwei Jahrzehnten behilft man sich mit der neuen Strasse nach Chaley und Chippis (StaV, ABS 204/17: 485). Der Wiederaufbau wird offenbar erst im Dezemberlandrat von 1664 organisiert (StaV, ABS 204/19: 103, 119, 137).

Im Jahre 1816 beschäftigt sich der erste Kantonsingenieur Ignaz Vernetz mit dem bedrohlichen Zustand der Siderser Rhonebrücke (TRUFFER 1990: 12). Daraufhin (und nicht schon 1812, wie Kalbermatten [1991: 35] berichtet) ist wohl über die drei bestehenden gemauerten Mittelpfeiler eine neue (ungedekte) Holzbrücke errichtet worden. 1821 beschreibt sie Guillaume Henri Dufour in seinem strategischen Bericht über das Wallis als «le pont de bois d'une grande longueur»; sie ist nun offenbar neu erstellt und gibt zu keinen Klagen Anlass (VALLESIA 1991: 86). 1884 wird an gleicher Stelle die erste, 1922 die zweite, noch heute bestehende Metallbrücke erbaut (KALBERMATTEN 1991: 166f.; Foto 47.).

### Geländeaufnahmen

Durch den Pfynwald hat sich die Linienführung der mittelalterlichen Reichs- und Landstrasse im Trasse der heutigen Kantonsstrasse noch

beinahe vollständig erhalten. Die neue Strasse wurde aber in gestreckter Linie vollständig neu angelegt, die alte also fast ganz modern überprägt. Östlich von Pfyn sind durch den Ausbau der heutigen Kantonsstrasse alle Spuren verschwunden, westlich des ehemaligen Dorfes ist das Trasseee wahrscheinlich noch auf etwa zwei Kilometern Länge südlich der heutigen Strasse erhalten; es wurde als Linienführung für die internationale Gasleitung benützt (Foto 37).

#### 4. Die Strasse des 19. Jahrhunderts

##### 4.1 Geschichte der sogenannten «Napoleonstrasse» durch das Wallis

Das Projekt zum Ausbau der am Ende des 18. Jahrhunderts noch im täglichen Gebrauch stehenden alten Reichs- und Landstrasse erfolgte in der Zeit, in der das Wallis als «Republique du Simplon» zum napoleonischen Imperium gehörte. Mit einem Vertrag vom 19. August 1798 hat die Helvetische Republik der westlichen Grossmacht Frankreich eine Militärstrasse durch das Wallis zugestanden (PEROLLAZ 1902). Der Befehl zum Bau einer neuen Strasse von Glis bei Brig bis an den Genfersee erging vom gleichen Napoleon, der auch den Bau der Strasse über den Simplon angeordnet hatte. Das Projekt für diese neue Strasse «Glitz-Thonon» wurde von gleicher Hand wie die kühne Simplonstrasse geplant: der erfahrene französische Strassenplaner und -bauer Nicolas Céard war der geistige Vater. Der Plan von insgesamt 29 Metern Länge wurde in Paris am 16 Germinal des Jahres XI (6. April 1803) genehmigt. Er sah für die Summe von Fr. 1'618'800. – damaliger französischer Währung insgesamt 35 Kilometer neue Strassen vor, davon 5,2 km zwischen Brig und Visp und 10,4 km zwischen Visp und Sierre (CEARD 1837: 22; AUTRAN 1897: 35f.).

##### 4.2 Der Abschnitt Brig-Visp

Zwischen Brig und Glis entstand damals die gerade Pappelallee von der Saltinabrücke zur Kirche von Glis. Ebenfalls in jener Zeit wurde der Gliserstutz Richtung Gamsen erstellt. Die Durchfahrt durch Gamsen blieb bestehen, die Umfahrung stammt aus dem 20. Jahrhundert. 1812 beschreibt Schiner diese Strecken so: «On a refait en entier la grande route qui traverse Gamsen, qui maintenant est belle, large, commode, en droite ligne...» (SCHINER 1812: 258).

Zwischen Gamsen und Eyholz wurde das bestehende Trasseee ausgebaut und offenbar am Hangfuss teilweise neu angelegt. Zum Schutz vor dem Wildbach und Steinschlägen hat man auch eine Galerie erstellt, schreibt doch Schiner (1812: 262): «... après avoir traversé le vaste gravier de la Gamsa, ... on entre dans une large galerie ... qu'on nomme la Montagne des

roseaux. Cette galerie est un bel ouvrage; elle forme une route large et commode. Depuis cette galerie, on entre dans un autre nouveau chemin large et beau, jusqu'à la chapelle de la Ritti». Die Strasse war also 1812 bis zur Kirche von Eyholz vollständig ausgebaut und gut befahrbar.

Danach hat man die Strasse nur ausgebessert, immerhin so gut, dass Schiner auch für diesen Abschnitt lobende Worte findet. Der Neubau von Eyholz bis zur Visper Landbrücke wurde aber erst unter Kantonsingenieur Ignaz Venetz in den Jahren 1825/26 ausgeführt. Damals hat man die ganze Strecke begradigt und ihr den heutigen Verlauf gegeben. Zudem wurde die neue Strasse um mindestens zwei Meter höher gelegt als die alte, um in Zukunft gegen Überschwemmungen gesichert zu sein (TRUFFER 1990: 16).

### Geländeaufnahmen

Zwischen Brig und Visp sind vom Strassenbau im frühen 19. Jahrhundert nur noch wenige Spuren erhalten geblieben, da dieser Abschnitt in neuerer Zeit mehrmals wieder ausgebaut worden ist. Die beiden Brücken in Brig und Visp (Saltina und Landbrücke) sind heute durch moderne Betonplatten ersetzt, die den Bachübergang nicht mehr sichtbar werden lassen.

Zur Ausbauphase des frühen 19. Jahrhunderts gehören die heute noch erhaltene Allee von Brig nach Glis, der Gliserstutz und die 1825/26 korrigierte Linienführung zwischen Eyholz und der Landbrücke in Visp. In der Allee von Glis haben sich mit der geraden Linienführung von den ursprünglich zwei Pappelreihen nur noch vereinzelte Bäume erhalten.

Die Linienführung am Hangfuss bei «Grosshüs» zwischen Gamsen und Riti sowie die zwei noch erhaltenen Kurven in Eyholz gehören zur Linienführung des frühen 19. Jahrhunderts, dokumentieren aber den Ausbaustandard aus neuerer Zeit (Foto 38).

### 4.3 Der Abschnitt Visp-Gampel

Zwischen Visp und Gampel entstand in den 1820er Jahren eine grosszügige, neue Strasse. Auf weiten Strecken wurde ein neues Trasse angelegt: eine schnurgerade Kutschenstrasse, beidseitig gesäumt von einer Reihe von Pappeln (Foto 39).

Bei Abzweigungen – und wo es die Situation in der Landschaft zusätzlich erforderte – wurde ein Kurvenbogen mit grossem Radius gebaut, so bei der Abzweigung nach St. German, bei Turtig (Abzweigung nach Raron), bei der Abzweigung nach Niedergesteln und in «Schnidrigu». Mit einem für damalige Verhältnisse als Rieseneinsatz zu bezeichnenden Auf-

wand an Menschenkraft und Geldeinsatz wurde dabei ein Strassenwerk von beeindruckender ästhetischer Qualität geschaffen.

#### Geländeaufnahmen

Von der im 19. Jahrhundert grosszügig neu angelegten Kantonsstrasse zwischen Visp und Gampel sind noch etliche Teilstücke erhalten geblieben.

Diese Linienführung wird mit Ausnahme des Abschnittes zwischen der Abzweigung nach Niedergesteln und «Schnidrigu», der in den 1950er Jahren auf das heutige Trasseee verlegt wurde, noch vollständig von der heutigen Kantonsstrasse benützt (Foto 40). Von den beidseitigen Pappelreihen wurde jedoch jeweils eine der Strassenverbreiterung geopfert.

Der Abschnitt von der Abzweigung nach Niedergesteln bis «Schnidrigu» ist der am ursprünglichsten erhaltene Teil der Strecke; er dokumentiert den Ausbaustandard nach dem 2. Weltkrieg und deutet auch noch die ursprünglichen Dimensionen der Strasse an. Aber auch auf diesem Abschnitt ist nur noch eine Pappelreihe erhalten (Foto 41); die zweite Baumreihe ist also auf der ganzen Strecke bereits vor dem 2. Weltkrieg entfernt worden.

#### 4.4 Der Abschnitt Gampel Susten/Leuk

Zwischen Gampel und Susten wurde als erste Teilstrecke der von Napoleon geplanten neuen Rhonetalstrasse die Gerade bei Turtmann erstellt (Abb. 11). Diese 5,5 Kilometer lange schnurgerade Allee entstand seit 1810 unter französischem Regime durch das «Corps impérial des ponts et chaussées» (TRUFFER 1990: 10), so dass Schiner 1812 in seiner Beschreibung des Wallis erfreut feststellen kann: «En avançant toujours vers le levant, on arrive à la plaine marécageuse de Tourtemagne, à travers laquelle le Gouvernement Français vient d'établir une belle route, bien gravelée, avec un grand fossé de chaque côté pour recevoir les eaux des marais qu'elle franchit» (SCHINER 1812: 297).

#### Geländeaufnahmen

Die Gerade bei Turtmann ist in ihrer gesamten Länge heute noch erhalten, allerdings im westlichen Teil stark beeinträchtigt: knapp zwei Kilometer westlich von Turtmann wurde die Allee Richtung Leuk vollständig eliminiert (Foto 44) und zusätzlich noch die Kurve bei Agarn gestreckt, sodass in diesem Bereich nur noch die Linienführung erhalten ist (Foto 45). Der östliche Teil der Strecke hingegen, inklusive der heute zur Dorfdurchfahrt angewachsenen Passage bei Turtmann ist in ihrer Gesamtheit als

Dokument des ambitionierten Strassenbaus zur Zeit des «Departement du Simplon» unter französischem Imperium noch sehr gut erhalten (Foto 43).

#### 4.5 Der Abschnitt Susten/Leuk-Siders

Die Strasse durch den Pfynwald zwischen Susten bei Leuk und Siders war zu Beginn des 19. Jahrhunderts in einem miserablen Zustand, wie die Schilderungen von Schiner 1812 bestätigen: «La route qui traverse cette forêt de Finge est très-mauvaise, en ce que tantôt elle monte, tantôt elle descend; tantôt elle tend à la gauche, et tantôt à la droite, quelquefois enfin elle est très-raboteuse; outre que le torrent de l'Ill ne veut point se laisser passer par un pont permanent» (SCHINER 1812: 299).

Das bereits unter französischem Regime im Detail ausgearbeitete Projekt einer neuen rechtsufrigen Strasse von Leuk nach Siders (BAUDET, PLAINCHANT) wurde 1816 von Ignaz Venetz, dem ersten Walliser Kantonsingenieur, wieder aufgenommen. Der Staatsrat lehnte diese Strasse aber ab; deshalb wurde sie in der Folge nicht ausgeführt (TRUFFER 1990: 12). Man hat daraufhin in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Strasse im Bereich des alten Trassees ausgebaut (WOLFSBERGER, MÜLLER 1841; TA 482 Sierre 1886).

#### Geländeaufnahmen

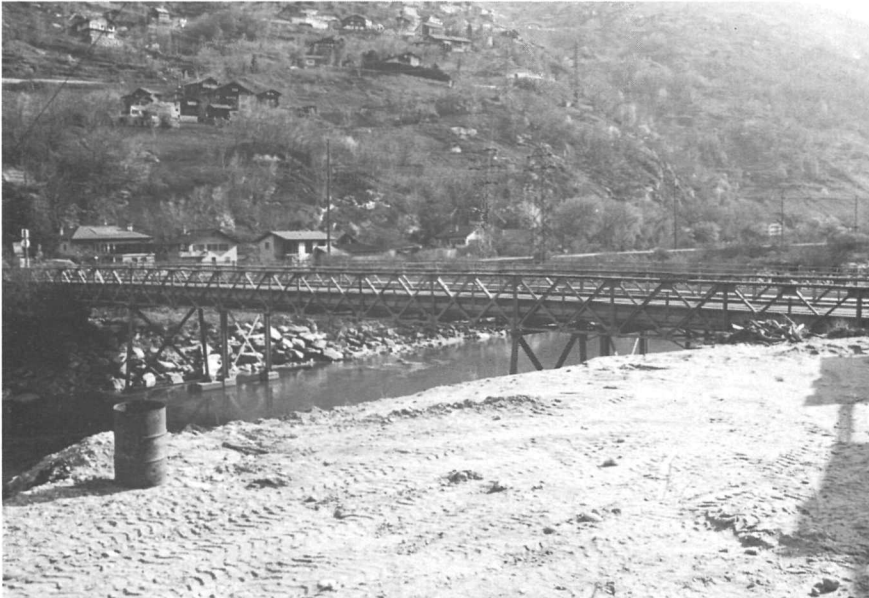
Durch den Ausbau der Strasse im 19. und 20. Jahrhundert wurden, mit einer Ausnahme, alle Spuren der mittelalterlichen Reichs- und Landstrasse sowie der Korrekturen zu Beginn des 19. Jahrhunderts zerstört. Die Strasse ist seit ihrem ersten Ausbau (bereits dargestellt im Messtischplan von 1841) bis in die neuste Zeit noch mehrmals verbessert und begradigt worden, so dass auch von der ursprünglichen Strasse des 19. Jahrhunderts heute noch kaum Spuren erhalten geblieben sind (Foto 46).

Die älteste erhaltene Brücke bei Siders über den Rotten stammt von 1922 (Foto 47), allerdings ergänzt durch einen neuen Betonviadukt flussaufwärts.

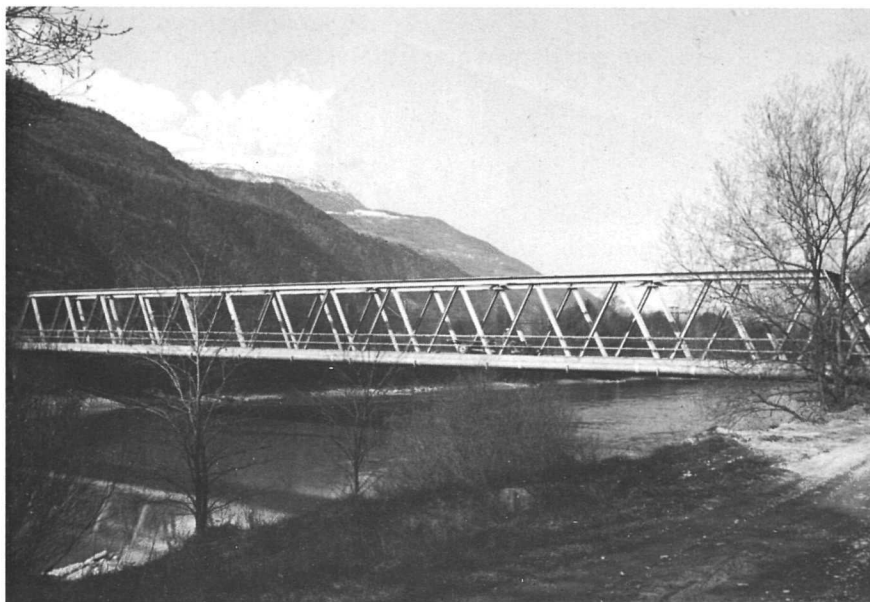




*Foto 1: Brigerbad, Kapellenplatz mit der Kapelle von 1721  
und dem sogenannten Bischofsstadel aus dem 15. Jahrhundert (links) (RF, 1.93)*



*Foto 2: Die östliche Baltschiederbrücke  
der 1890er Jahre (RF, 4.93)*



*Foto 3: Die westliche Baltschiederbrücke  
aus neuerer Zeit (RF, 4.93)*



*Foto 4: Weiler «Taleia» unterhalb Eggerberg, durch den  
die alte rechtsufrige Verbindung Lalden-Baltschieder führte (RF, 1.93)*



*Foto 5: Der Weiler «Z'Chummu», unterhalb von St. German, durch den die sonnseitige Verbindung durchs Rhonetal führte (RF, 12.92)*



*Foto 6: Kurzer Dammweg am westlichen Dorfeingang von Raron aus der Zeit der Eindämmung des Bietschbaches (RF, 12.92)*



*Foto 7: Am östlichen Dorfeingang von Niedergesteln trennen sich der Fussweg durchs Dorf und der Fahrweg der Hangkante entlang (RF, 12.92)*



*Foto 8: Einziges erhaltenes Teilstück mit Naturbelag des rechtsseitigen Rhonetalweges zwischen Visp und Gampel: nördlich der Aluisse-Fabrik am Ausgang des «Lüegilchi»-Grabens (RF, 12.92)*



*Foto 9: Die heutige Verbindungsstrasse Gampel-Niedergampel entspricht der Linienführung der alten rechtsufrigen Verbindung. Blick Richtung Niedergampel (RF, 3.93)*



*Foto 10: Ausschnitt aus der Weganlage zwischen Gampel und Leuk, teils in den Felsen eingehauen und streckenweise gepflästert; vgl. a. Foto 11, 12 (RF, 3.93)*



*Foto 11: In dieser hohlwegartigen Passage  
ist (rechts im Bild) die alte Bearbeitung des Felsens für die Wegoberfläche  
im Profil sichtbar (RF, 3.93)*



*Foto 12: Inschrift bei Koordinate 616 700/128 700,  
die eine wichtige Ausbauphase datiert (RF, 3.93)*





*Foto 13: Heutiger Hangweg vis-à-vis Susten auf dem Trasse des alten rechtsufrigen Verbindungsweges Gampel-Leuk (RF, 4,93)*



*Foto 14: Der alte Aufstieg von der Leuker Brücke nach Leuk-Stadt als steile Gasse mit Bildstock (RF, 4.93)*



*Fotos 15, 16: Dalabrücke mit Befestigungsturm auf Leukerseite  
Ansicht aus der Dalaschlucht von Norden (Foto 15)  
sowie von Osten (Foto 16) (RF, 3. u. 4.93)*



Foto 16: siehe Foto 15



Foto 17: Blick auf das Plateau von «Dude» mit dem alten Weg  
von der Dalabrücke nach Varen (RF, 4.93)



*Foto 18: Blick auf die Steilstrecke zwischen Salgesch und Varen mit der Abzweigung des alten Weges (Trassee oben) von der neuen Fahrstrasse (Trassee unten) (RF, 3.93)*



*Foto 19: Blick auf den alten Wegabschnitt am Hangfuss des Kapellenhügels von Salgesch (Hubil) (RF, 3.93)*



Foto 20: Alte Verbindung Siders/Glarey-Salgesch, heute als Erschliessung der Rebberge noch vollständig erhalten. Blick Richtung Osten (RF, 3.93)



Foto 21: Hohlwegartiger Durchbruch des Hügels westlich der Raspille. Trockenmauer von bis zu 5 Meter Höhe (RF, 4.93)

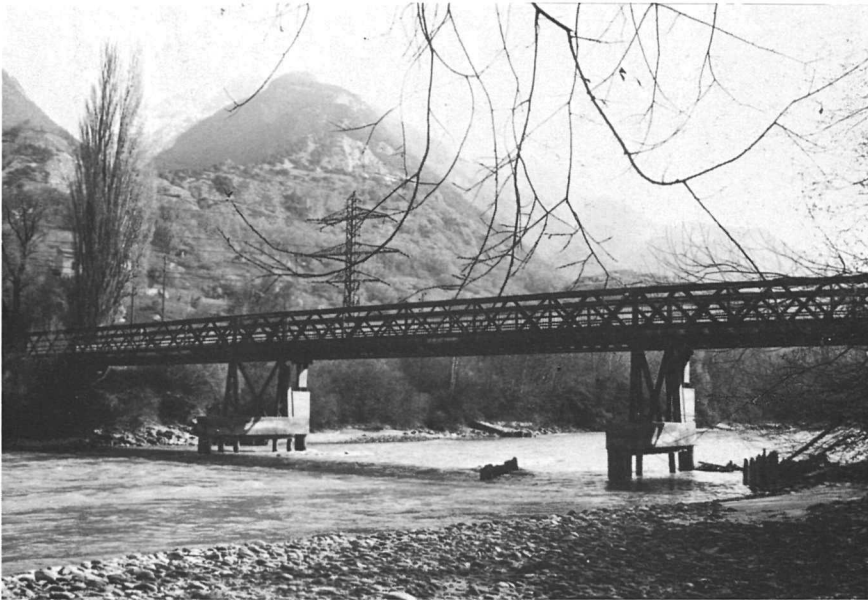


*Foto 22: Das Dorf Gamsen wurde bis in die Mitte des 20. Jh. vom Durchgangsverkehr durchquert. Zentrum mit Kapelle (RF, 3.93)*



*Foto 23: Die Landbrücke als gedeckte Holzbrücke 1825-1925 (Jossen 1988: 162)*





*Foto 24: Die 1897 erstellte Metallgitterbrücke  
zwischen Turtig und Raron (RF, 5.93)*



*Foto 25: Das Trasse der alten Landstrasse unmittelbar  
westlich von Visp am «Hochberg», das 1559 in erhöhter Lage neu errichtet wurde, ist noch  
heute in Fragmenten sichtbar erhalten (RF, 4.93)*



*Foto 26: Erhaltenes Teilstück der mittelalterlichen  
Landstrasse westlich des Riedertales, in den 1820er Jahren aufgegeben,  
aber immer noch geländearchäologisch erfassbar (RF, 3.93)*



*Foto 27: Unter diesem Torbogen in Turtig  
führte die alte Landstrasse durch (RF, 3.93)*



*Foto 28: Das alte Trasse der Landstrasse  
westlich von Turtig, Blick westwärts (RF, 3.93)*



*Foto 29: Das gleiche Trasse vor der Abzweigung  
nach Niedergesteln, ehemals «Beggenried» genannt; Blick ostwärts (RF, 3.93)*



*Foto 30: Die heutige, stark einsturzgefährdete Brücke  
beim Bahnhof Turmann (RF, 3.93)*



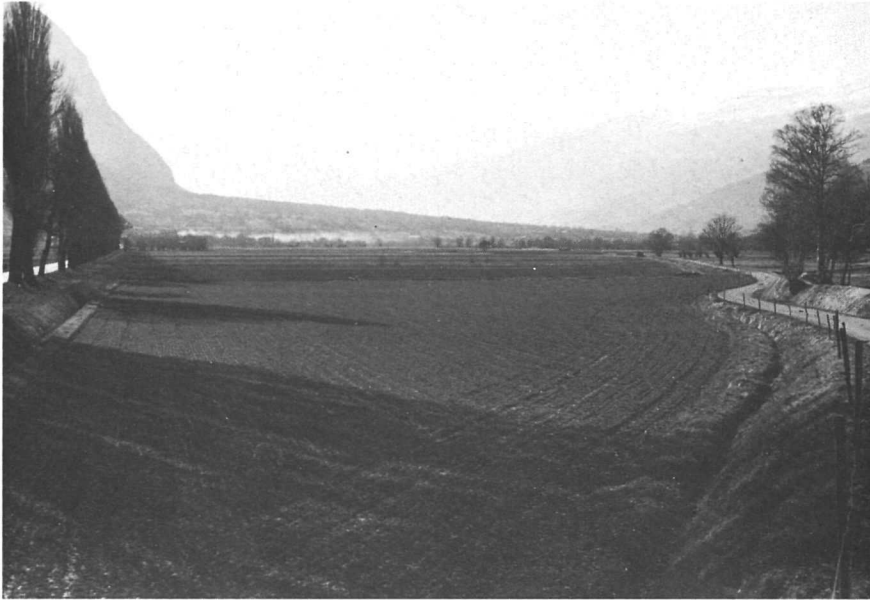
*Foto 31: Alte Landstrasse westlich von «Tännu»,  
heute Fahrstrasse (RF, 3.93)*



*Fotos 32, 33: Prächtiges Wegstück zwischen dem Flugplatz  
und dem östlichen Siedlungsrand von Turtmann.  
Das alte Trasse wird von mächtigen Weiden eingefasst (RF, 3.93)*



*Foto 33: siehe oben*



*Foto 34: Kreuzung der alten Landstrasse (rechts)  
mit der Allee von 1805 (links) westlich von Turtmann (RF, 3.93)*



*Foto 35: Alte Landstrasse bei Gampinen (RF, 3.93)*





*Foto 36: Brücken 1993 in Susten: im Vordergrund die Brücke der ehemaligen Bahn nach Leukerbad von 1915 (heute für den Busbetrieb dieser Linie), dann die Eisenbahnbrücke von 1922 und zuhinterst die Strassenbrücke von 1930 (RF, 3.93)*



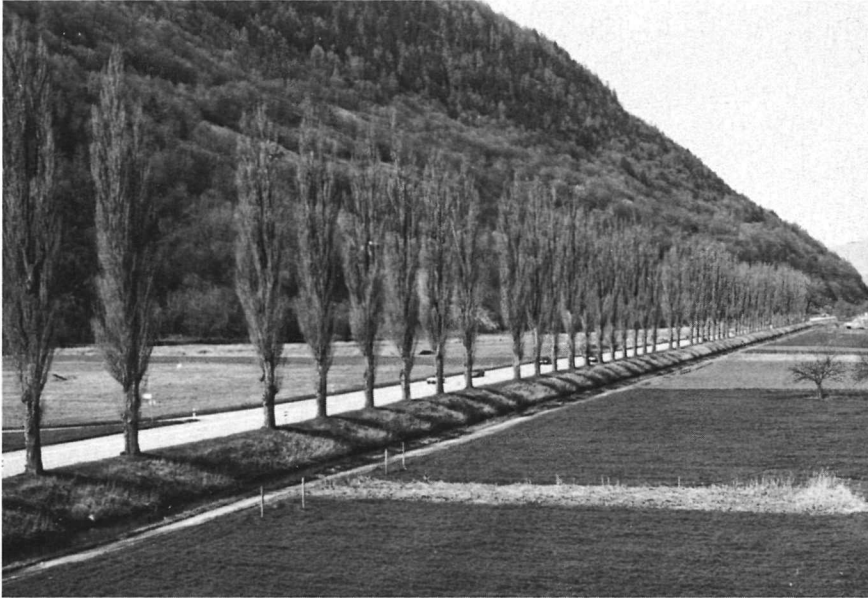
*Foto 37: Das Trasse der ehemaligen Reichs- und Landstrasse ist im Pfywald streckenweise als Linienführung der internationalen Gasleitung benützt worden (RF, 4.93)*



*Foto 38: Linienführung bei «Grosshüs», angelegt zu Beginn des 19. Jahrhunderts, aufgelassen mit der neuen Umfahrung entlang des Eisenbahntrassees (RF, 4.93)*



*Foto 39: Die in den 1820er Jahren neu erbaute Kantonsstrasse zwischen Turtig und Gampel: eine schnurgerade Pappelallee nach französischem Vorbild. Aufnahme um 1920 (Eidg. Archiv für Denkmalpflege, Sammlung Zinggeler No. 6215)*



*Foto 40: Allee zwischen Turtig und der Abzweigung  
nach Niedergesteln im heutigen Zustand (RF, 4.93)  
Ansicht um 1920 in Foto 39*



*Foto 41: Teilstück östlich von «Schnidrigu»,  
bei dem der Ausbaustand um 1950 erhalten ist (RF, 4.93)*



*Foto 42: «Schnidrigu» ist als alter, immer wieder in den Landratsabschieden erwähnter Rastort auf der Landstrasse auch zu einem wichtigen Etappenort der Strasse im 19. Jahrhundert geworden. (RF, 3.93)*



*Fotos 43, 44: Die unter französischer Herrschaft nach 1810 erstellte Allee östlich (Foto 43) und westlich (Foto 44) von Turtmann (RF, 4.93)*





Foto 44: siehe Foto 45

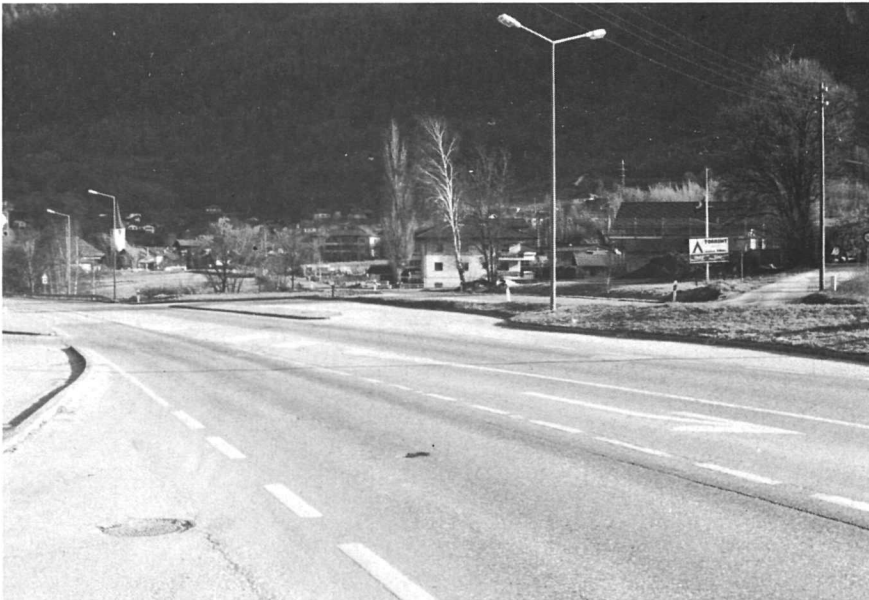


Foto 45: Kreuzung zwischen Gampinen und Agarn:  
Zusammentreffen von drei Strassengenerationen: die mittelalterliche Landstrasse (rechts),  
die Neuanlage von 1810 (Mitte) und der Ausbau des 20. Jahrhunderts (links) (RF, 3.93)



*Foto 46: Das ehemalige Dorf Pfynd und die im 20. Jahrhundert auf dem Trasse der alten Landstrasse ausgebaute Kantonsstrasse (RF, 4.93)*



*Foto 47: Die Metallbrücke über den Rotten oberhalb Siders von 1922 (RF, 4.93)*

Bibliografie zur Rhonetalroute

1. Abkürzungen

ABS	Archiv der Burgerschaft Sitten (im StaV)
BA	Burgerarchiv
BWG	Blätter aus der Walliser Geschichte
GA	Gemeindearchiv
HRSt	Kaspar Jodok von Stockalper, Handels- und Rechnungsbücher (Quellen)
LA	Die Walliser Landrats-Abschiede seit dem Jahre 1500 (Quellen)
PfA	Pfarreiarchiv
QSG	Quellen zur Schweizer Geschichte
StaV	Staatsarchiv Wallis (Sitten)
SZG	Schweizerische Zeitschrift für Geschichte
TA	Topographischer Atlas der Schweiz (siehe Karten und Pläne)
TK	Topographische Karte der Schweiz (siehe Karten und Pläne)
VALLESIA	Jahrbuch der Walliser Kantonsbibliothek, des Staatsarchivs und der Museen von Valeria und Majoria, Sitten

2. Quellen und Literatur

2.1 Karten und Pläne

- ATLAS SUISSE, No. 10 Partie du Canton de Berne du Vallais et Canton de Fribourg, 1797. A[a]rau.
- BAUDET; PLAINCHANT 1813: Projet de construction [d'une route] sur la rive droite du Rhône entre Loèche et Sierre. [StaV: DTP/Plans/ Route 6]
- JAILLOT HUBERT ALEXIS 1702: Partie meridionale des Cantons de Berne et de Fribourg, de Valais ...
- MERIAN MATTHAEUS 1654: Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae. Franckfurt a.M.
- MÜLLER J.H. 1842: Messtischkarte zur Topographischen Karte der Schweiz, Blatt XVIII, Unterabtheilung 9.
- MÜLLER J.H. 1843: Messtischkarte zur Topographischen Karte der Schweiz, Blatt XVIII, Unterabtheilung 10.
- MÜNSTER SEBASTIAN oJ [1545]: Valesiae altera et VII nova tabvla/ Valesiae charta prior et VI nova tabula
- SCHEUCHZER JOHANN JACOB oJ [um 1720]: Nouvelle Carte de la Suisse: divisées en ses treize cantons, ses alliez et ses sujets.
- TOPOGRAPHISCHE KARTE DER SCHWEIZ, Blatt XVIII Brieg-Airolo, 1854.

- TOPOGRAPHISCHE KARTE DER SCHWEIZ, Blatt XVII Vevey-Sion, 1844.
- TOPOGRAPHISCHER ATLAS DER SCHWEIZ, Blatt 482 Sierre, 1886.
- TOPOGRAPHISCHER ATLAS DER SCHWEIZ, Blatt 496 Visp, 1892.
- TOPOGRAPHISCHER ATLAS DER SCHWEIZ, Blatt 497 Brig, 1888.
- VENETZ IGNAZ oJ [um 1820]: Plan de la route du Vallais. Depuis Gliss jusqu'au pont de Loèche. [StaV, DTP/Plans/Route 18]
- WALSERI GABRIELIS 1768: Vallesia superior ac inferior.
- WOLFSBERGER; MÜLLER J. H. 1841: Messtischkarte zur Topographischen Karte der Schweiz, Blatt XVII, Unterabtheilung 12.

## 2.2 Quellen

- GREMAUD JEAN: documents relatifs à l'histoire du Valais. Tomes I – VIII. In: Mémoires et documents publiés par la société d'histoire de la Suisse Romande, volumes 29 – 33, 37 – 39, Lausanne 1875 – 1894.
- KASPAR JODOK VON STOCKALPER, HANDELS- UND RECHNUNGS-BÜCHER bearbeitet von Gabriel Imboden und Gregor Zenhäusern: Band I. Brig 1987; Band II. Brig 1988; Band IV. Brig 1989; Band V. Brig 1990; Band VI. Brig 1991
- DIE WALLISER LANDRATS-ABSCHIEDE SEIT DEM JAHRE 1500, bearbeitet von Dionys Imesch: I. Band (1500 – 1519). Freiburg 1916; II. Band (1520 – 1529). Brig 1949, bearbeitet von Dr. Bernhard Truffer; Band 3 (1529 – 1547). Brig 1973; Band 4 (1548 – 1565). Brig 1977; Band 5 (1565 – 1575). Brig 1980; Band 6 (1576 – 1585). Brig 1983, bearbeitet von Hans-Robert Ammann; Band 7 (1586 – 1595). Brig 1988; Band 8 (1596 – 1604). Brig 1992.

## 2.3 Literatur

- ARNOLD PETER oJ [1947]: Der Simplon – Zur Geschichte des Passes und des Dorfes. Eggerberg.
- AUTRAN G. 1897: L'Inspecteur divisionnaire Céard et la construction de la route du Simplon (1801 – 1805). Genève.
- BÜTTNER HEINRICH 1953: Die Erschliessung des Simplons als Fernstrasse. In: SZG 1953: 575 – 584.
- CEARD ROBERT 1837: Souvenirs des travaux du Simplon. Genf.
- DAS WALLIS VOR DER GESCHICHTE. Sitten, Kantonsmuseen, 1986.
- DAVISO MARIA 1951: La route du Valais au XIVe siècle. In: SZG 1951/4: 545 – 559. Zürich.
- ESCHER HERMANN 1884: Ein Reisebericht des Chronisten Johannes Stumpf aus dem Jahre 1544. In: QSG 6/1884: 231 – 240. Basel.

- GATTLEN ANTON 1992: Die ältesten Walliserkarten. In *Cartographica Helvetica* Januar 1992, Heft 5: 31 – 40. Murten.
- HERZIG HEINZ 1990: Römerstrassen in der Diskussion. In: *Bulletin IVS* 1990/2: 6 – 12. Bern.
- IMESCH DIONYS, PERRIG WERNER 1943: Zur Geschichte von Ganter. Visp.
- INDERMITTE JOSEF 1980: Chronik der Gemeinde Steg. Visp.
- JOSSEN PETER 1972: Brigerbad. Brig.
- JOSSEN PETER 1979: Lalden. Brig.
- JOSSEN PETER 1981: Niedergampel-Getwing und seine Heilig-Geist-Bruderschaft. Brig.
- JOSSEN PETER 1984: Baltschieder und sein Tal. Brig.
- JOSSEN PETER 1988: Visp, die *Vespia nobilis*. Brig.
- JULEN THOMAS 1978: Das Bürgerrecht im Oberwallis. Naters.
- KALBERMATTEN ARNOLD, DE 1964: La correction du Rhône en amont du lac Léman. Publication du Service fédérale des routes et des digues. Berne.
- KALBERMATTEN GEORGES, DE 1991: Ponts du Valais. Martigny.
- LUDWIG FRIEDRICH 1897: Untersuchungen über die Reise und Marschgeschwindigkeit im XII. und XIII. Jahrhundert. Berlin.
- LUGON ANTOINE 1989: Le trafic commercial par le Simplon et le désenclavement du Valais oriental. In: *Ceux qui passent et ceux qui restent*, Actes du Colloque de Bourg-Saint-Pierre, 23 – 25 septembre 1988: 87 – 99. Sion.
- PERROLLAZ OSCAR 1902: Die Abtretung des linken Rhoneufers an Frankreich 1800 – 1802. In: *Blätter aus der Walliser Geschichte*, III. Band, 1902: 34 – 62. Sitten.
- SAUSSURE HORACE BENEDICT, DE 1796: *Voyages dans les alpes*, tome I – IV. 1779 – 1797.
- SCHINER HILDEBRAND 1812: Description du département du Simplon ou de la ci-devant république du Valais. Sion.
- SCHMID EMIL et al. 1982: Zur Geschichte von Salgesch. Naters.
- SCHNYDER FIDELIS 1949: Chronik der Gemeinde Gampel. Brig.
- SCHULTE ALOYS 1900: Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig. Band I und II. Berlin.
- STUMPF JOHANNES 1547: Gemeiner loblicher Eydggnoschafft Stetten, Landen und Voelckeren chronickwirdiger thaaten beschreybung. Zürich. [Reprint Winterthur 1975].
- TRUFFER BERNARD 1971: Das Wallis zur Zeit Bischof Edwards von Savoyen-Achaia 1375 – 1386. In: *Zeitschrift für schweizerische Kirchengeschichte* 1971.

TRUFFER BERNARD 1990: Iganzen Venetz (1788 – 1859). In: Iganzen Venetz 1788 – 1859, Ingenieur und Naturforscher, Gedenkschrift. Brig.